



## Utgiftsområde 22 Kommunikationer

---

### Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens förslag i budgetpropositionen för 2008 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2007/08: 1). Vidare behandlas motioner från Socialdemokraterna, 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 två reservationer (s, v) och åtta särskilda yttranden (s, v, mp).

### Mål och resultat

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner vad utskottet anfört om mål- och resultatfrågor för *politikområdet Transportpolitik*. Den nu inledda översynen av det transportpolitiska målet med tillhörande del- och etappmål välkomnas. Vidare uttrycks en positiv inställning till regeringens avsikt att pröva nya former för upphandling och finansiering av infrastrukturinvesteringar, däribland s.k. offentlig-privat samverkan (OPS). Samtidigt föreslås att motionsförslag om målen för och genomförandet av transportpolitiken för att uppnå bl.a. ett jämställt transportsystem avslås med hänvisning till det pågående och aviserade transportpolitiska utvecklingsarbetet.

Utskottet föreslår vidare att riksdagen godkänner regeringens förslag till nytt övergripande mål för *politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post*. Målet ska vara säkra och lättillgängliga kommunikationer som i första hand tillhandahålls av marknaden, samt ett stort utbud av tjänster som underlättar vardagen för hushåll och företag i hela landet.

Socialdemokraterna avslår i en reservation regeringens förslag till nytt mål för politikområdet IT, elektronisk kommunikation samt anför i ett särskilt yttrande att det saknas anledning att se över de transportpolitiska målen. Vänsterpartiet har en reservation om säkerställandet av jämställdhetsmålet

och prioritering av hållbara transportmedel. Vänsterpartiet anser vidare i ett särskilt yttrande att det föreslagna nya målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation leder fel.

### **Anslagsfrågor**

Riksdagen har den 21 november 2007 godkänt regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Ramen omfattar 35 760 miljoner kronor för 2008.

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag om hur detta belopp bör fördelas på olika ändamål inom utgiftsområdet. Det innebär 35 208 miljoner kronor till politikområdet Transportpolitik och 552 miljoner kronor till politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post.

Merparten av anslagen, 31 372 miljoner kronor, föreslås gå till byggande och underhåll av vägar och järnvägar. Utskottet föreslår också att 380 miljoner kronor anvisas för att finansiera system-, administrations- och uppföljningskostnader för trängselskatten i Stockholm. Vidare föreslås att 986 miljoner kronor anvisas till Rikstrafiken för att finansiera statens upphandling av bl.a. interregional persontrafik på järnväg, interregional busstrafik, viss flygtrafik i Norrlands inland och transportstöd för färjetrafiken till Gotland. För att bl.a. kompensera för ökade kostnader för sjöräddningsverksamheten föreslås att anslag 36:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m. utökas till 211 miljoner kronor.

Riksdagen föreslås även anvisa 145 miljoner kronor i syfte att trygga funktionshindrades behov av bl.a. telekommunikationer och posttjänster. Vidare föreslås 280 miljoner kronor för att upprätthålla en grundläggande kassaservice samt för att fr.o.m. den 1 juli 2008 finansiera tillhandahållandet av grundläggande betaltjänster där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. För att främja att IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet samförläggs med t.ex. elnät i samband med upprustning av elnätsinfrastrukturen, föreslås ett nytt anslag på 75 miljoner kronor.

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, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Luftfartsstyrelsen.

### **Särskilda infrastrukturåtgärder**

I betänkandet behandlas ett stort antal motionsyrkanden som berör främst upprustning och utbyggnad antingen i form av olika vägar och järnvägar i landet eller i form av satsningar i vissa regioner. Enligt rollfördelningen inom transportpolitiken bör riksdagens roll i första hand vara att ange över-

gripande 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 detta att vilka åtgärder som ska genomföras samt deras tidsplaner främst bör fattas inom ramen för trafikverkens, regionernas och länens långsiktiga planering med utgångspunkt i regeringens och riksdagens beslut. Regeringen har aviserat att under våren 2008 redovisa till riksdagen en proposition om trafikens infrastruktur för perioden 2010–2019. Utskottet räknar med att ökade insatser kommer att kunna användas för att underhålla och bygga ut ett hållbart transportsystem i landets olika delar. Genom alternativa former för upphandling och nya metoder att organisera finansieringslösningar för infrastruktur, däribland OPS, kan också effektiviteten i medelsanvändningen komma att förbättras. Därmed förutsätts att syftet med många av motionsförslagen kommer att tillgodoses. Berörda motionsförslag avstyrks följaktligen.

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet anför i separata särskilda yttranden att deras respektive budgetförslag möjliggör att angelägna infrastrukturåtgärder kan tidigareläggas.

### **Ändring i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation**

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till ändringar i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation för att anpassa lagen till vissa krav om sanktioner och tvistlösning som följer av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 717/2007 av den 27 juni 2007 om roaming i allmänna mobiltelefonnät i gemenskapen och om ändring av direktiv 2002/21/EG. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2008.

# 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 .....	31
Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	39
Affärsverket Statens järnvägar .....	62
Sjöfartsverket .....	64
Luftfartsverket .....	65
Luftfartsstyrelsen .....	67
Särskilda infrastrukturåtgärder m.m. ....	68
Ändring i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation .....	91
Reservationer .....	93
1. Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik, punkt 1 (v) .....	93
2. Mål- och resultatfrågor för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post, punkt 2 (s) .....	94
Särskilda yttranden .....	96
1. Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik, punkt 1 (s) .....	96
2. Mål- och resultatfrågor för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post, punkt 2 (v) .....	96
3. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 3 (s) .....	97
4. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 3 (v) .....	100
5. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 3 (mp) .....	106
6. Särskilda infrastrukturåtgärder m.m., punkt 8 (s) .....	109
7. Särskilda infrastrukturåtgärder m.m., punkt 8 (v) .....	110
8. Särskilda infrastrukturåtgärder m.m., punkt 8 (mp) .....	110
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	112
Propositionen .....	112
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007 .....	115
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens och oppositionspartiernas förslag till anslag för år 2008 .....	136
<i>Bilaga 3</i>	
Utskottets förslag till beslut om anslag för år 2008 .....	137
<i>Bilaga 4</i>	
Regeringens lagförslag .....	138
<i>Bilaga 5</i>	
Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 8 .....	140

*Tabeller*

Anslag inom politikområdet Transportpolitik .....	41
Fördelning av anslag 36:2 Väghållning och statsbidrag .....	43
Fördelning av anslag 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter .....	46
Anslag inom politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post .....	53

*Diagram*

Kostnad enligt framlagda förslag för räntor och amorteringar under budgetperioden inom politikområdet Transportpolitik .....	58
Samlade låneskulden för Botniabanan, Vägverket och Banverket (tusental kronor) .....	60
Kostnad för räntor och amorteringar inom politikområdet Transportpolitik (tusental kronor) .....	61

## Utskottets förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen godkänner vad utskottet anför. Därmed avslår riksdagen motionerna

2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 10,  
2007/08:T327 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 1 och 13,  
2007/08:T329 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 8,  
2007/08:T531 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 1,  
2007/08:T546 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 2,  
2007/08:T547 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp),  
2007/08:MJ440 av Désirée Pethrus Engström (kd) yrkande 2 och  
2007/08:A402 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkandena 23–27.

*Reservation 1 (v)*

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

Riksdagen godkänner det mål för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post som regeringen föreslår ersätta nuvarande mål för politikområdet. Därmed bifaller riksdagen proposition 2007/08:1 utgiftsområde 22 punkt 18 och avslår motion

2007/08:Fi277 av Mona Sahlin m.fl. (s) yrkande 111.

*Reservation 2 (s)*

### 3. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Riksdagen

a) godkänner att regeringen för 2008 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 14 000 000 000 kr för Vägverket för investering i närtid, E 6 Svinesundsförbindelsen, prioriterade vägprojekt och omfinansiering av de s.k. storstadspaketen i Stockholm och Göteborg m.m. (avsnitt 5.6.2 i propositionen),

b) bemyndigar regeringen att under 2008 för ramanslag 36:2 Väghållning och statsbidrag ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 47 800 000 000 kr efter 2008 (avsnitt 5.6.2 i propositionen),

c) godkänner att regeringen för 2008 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 15 400 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldriftsanläggningar och prioriterade järnvägsprojekt m.m. (avsnitt 6.6.2 i propositionen),

d) bemyndigar regeringen att under 2008 för ramanslag 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 74 000 000 000 kr efter 2008 (avsnitt 6.6.2 i propositionen),

- e) godkänner att regeringen för 2008 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 16 000 000 000 kr till Botniabanan AB för fortsatt utbyggnad av Botniabanan (avsnitt 6.6.2 i propositionen),
  - f) bemyndigar regeringen att under 2008 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 25 000 000 000 kr efter 2008 (avsnitt 6.6.2 i propositionen),
  - g) bemyndigar regeringen att under 2008 för ramanslag 36:12 Trafikavtal ge Rikstrafiken befogenheter att ingå ekonomiska förpliktelser i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 150 000 000 kr under 2009–2018 (avsnitt 9.6.2 i propositionen),
  - h) bemyndigar regeringen att under 2008 för ramanslag 37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 240 000 000 kr under 2009–2012 (avsnitt 11.9.2 i propositionen),
  - i) bemyndigar regeringen att under 2008 för ramanslag 37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice m.m. ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 480 000 000 kr under 2009–2010 (avsnitt 11.9.3 i propositionen) och
  - j) anvisar för budgetåret 2008 anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med regeringens förslag i bilaga 2.
- Därmed bifaller riksdagen proposition 2007/08:1 utgiftsområde 22 punkterna 2–7, 17 och 19–21 samt avslår motionerna 2007/08:Fi277 av Mona Sahlin m.fl. (s) yrkandena 112–115, 2007/08:T412 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 6, 2007/08:T493 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 1, 2, 10, 11, 13 och 15, 2007/08:T510 av Christina Axelsson m.fl. (s) yrkandena 1–5 och 13, 2007/08:T529 av Lars Ohly m.fl. (v) och 2007/08:T531 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 2.

#### 4. Affärsverket Statens järnvägar

Riksdagen

- a) godkänner de ekonomiska målen för Statens järnvägar, finansieringsmodell och bemyndigar regeringen att för 2008 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 6.6.5 i propositionen) och
- b) godkänner förslaget till investeringsplan för Statens järnvägar för 2008–2010 (avsnitt 6.6.5 i propositionen).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2007/08:1 utgiftsområde 22 punkterna 8 och 9.

## **5. 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 7.6.1 i propositionen),

b) bemyndigar regeringen att för 2008 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.6.2 i propositionen) och

c) godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för 2008–2010 (avsnitt 7.6.3 i propositionen).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2007/08:1 utgiftsområde 22 punkterna 10–12.

## **6. 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 8.6.1 i propositionen),

b) bemyndigar regeringen att för 2008 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 8.6.1 i propositionen) och

c) godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för 2008–2010 (avsnitt 8.6.1 i propositionen).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2007/08:1 utgiftsområde 22 punkterna 13–15.

## **7. Luftfartsstyrelsen**

Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsstyrelsen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2007/08:1 utgiftsområde 22 punkt 16.

## **8. Särskilda infrastrukturåtgärder m.m.**

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

## **9. Ändring i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation**

Riksdagen antar regeringens förslag till ändring i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation. Därmed bifaller riksdagen proposition 2007/08:1 utgiftsområde 22 punkt 1.



Stockholm den 27 november 2007

På trafikskottets vägnar

*Christina Axelsson*

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

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

## Redogörelse för ärendet

Riksdagen har den 21 november 2007 godkänt regeringens förslag till ramar för vart och ett av statsbudgetens 27 utgiftsområden. I detta betänkande tar trafikutskottet ställning till hur anslagen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer ska fördelas inom den ram som fastställts för utgiftsområdet.

Utskottet behandlar 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 Statens institut för kommunikationsanalys (Sika). Under utskottets beredning har vidare följande två offentliga utfrågningar arrangerats:

- 25 oktober 2007: Sambandet mellan infrastruktur och hållbar tillväxt.
- 22 november 2007: Offentlig-privat samverkan (OPS) – en väg för att finansiera vägar och järnvägar?

Regeringen föreslår i proposition 2007/08:1 utgiftsområde 22 Kommunikationer ändringar i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation. Även dessa behandlas i detta betänkande.

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

I *bilaga 2* redovisas regeringens och oppositionspartiernas förslag till anslag för år 2008.

I *bilaga 3* redovisas utskottets förslag till beslut om anslag för år 2008.

I *bilaga 4* redovisas regeringens lagförslag.

I *bilaga 5* redovisas motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 8.

# Utskottets överväganden

## Mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner vad utskottet anfört om mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik. Den nu inledda översynen av det transportpolitiska målet med tillhörande del- och etappmål välkomnas. Vidare uttrycks en positiv inställning till regeringens avsikt att pröva nya former för upphandling och finansiering av infrastrukturinvesteringar, däribland s.k. offentlig-privat samverkan (OPS).

Riksdagen avslår motionsförslag om målen och genomförandet av transportpolitiken för att uppnå bl.a. ett jämställt transportsystem med hänvisning till det pågående och aviserade transportpolitiska utvecklingsarbetet.

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

### Avsnittets innehåll

Enligt lagen (1996:1059) om statsbudgeten ska regeringen för riksdagen redovisa de mål som åsyftas och de resultat som uppnåtts på olika verksamhetsområden (2 §). Syftet med reglerna är att skapa kontrollmöjligheter för riksdagen samt 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 2008 inom utgiftsområde 22. Inledningsvis redovisas kortfattat politikområdets omfattning och mål.

Vidare behandlar utskottet följande motionsförslag:

- motion 2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 10,
- motion 2007/08:T327 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 1 och 13,
- motion 2007/08:T329 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 8,
- motion 2007/08:T531 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 1,
- motion 2007/08:T546 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 2,
- motion 2007/08:T547 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp),
- motion 2007/08:MJ440 av Désirée Pethrus Engström (kd) och
- motion 2007/08:A402 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkandena 23–27.

## Politikområdets omfattning och mål

Politikområdet Transportpolitik består av sex verksamhetsområden: 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 verksamhetsgrenarna.

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 vägar mot de långsiktiga målen. Etappmålen för trafiksäkerhet och miljö är tidsatta och kvantifierade. Ett exempel är etappmålet för en säker trafik om högst 270 dödade år 2007.

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 återrapporteringskrav för de olika verksamhetsgrenarna.

## Propositionen

### *Resultatredovisning och målpuppfyllelse*

I propositionen erinras om att den tidigare regeringen preciserade ett antal etappmål. Regeringen lämnar nu en redovisning för respektive delmål av hur etappmålen har utvecklats under år 2006.

### **Ett tillgängligt transportsystem och en positiv regional utveckling**

Sammanfattningsvis bedöms tillgängligheten i transportsystemet som god och med en fortsatt positiv utveckling.

Restiderna i det nationella *vägnätet* har förbättrats under år 2006. Tillgängligheten i fråga om transporter mellan glesbygd och centralorter har förbättrats svagt under 2006. Även tillgängligheten till närmaste regionala centrum och mellan tätortsområden har ökat. Däremot har tillgängligheten inom storstadsområden inte förbättrats.

När det gäller *järnväg* anförs att transportarbetet för såväl person- som godstransporter har ökat. Ökningen av persontransportarbetet kan förklaras med bl.a. en mer flexibel prissättning, där priser och platstillgång är anpassade till efterfrågan och beläggning i tågen. En del av uppgången kan också förklaras av ett förbättrat tågutbud.

Tillgängligheten och åtkomligheten för endagsresor inom *luftfarten* har förbättrats något.

Vad härefter rör tillgängligheten för *funktionshindrade* uppvisar väg- respektive järnvägstrafiken en positiv trend. Däremot bedöms etappmålet om tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade senast 2010 som svårt att uppnå.

Inte heller har etappmålen om ökad andel resande med *kollektivtrafik* eller om ökad andel *cykeltrafik* uppnåtts.

### **En hög transportkvalitet**

Sammanfattningsvis görs bedömningen att transportkvaliteten totalt sett är god. Punktligheten inom järnvägs- och flygtrafiken måste dock bli bättre.

För *vägtransporterna* har andelen spåriga vägar totalt sett ökat något under år 2006. Dock har andelen ojämna vägar minskat successivt under senare år. Även bärighetsrestriktionerna har minskat.

I fråga om *järnvägstrafiken* redovisar regeringen att målen för punktligheten och antalet störningstillfällen inte har uppfyllts. Både gods- och persontrafikens punktlighet har försämrats under det senaste året. Ett problem är att järnvägssystemet (spår, fordon, trafikledning) på de linjedelar

som har högt kapacitetsutnyttjande är känsligt för sådana störningar som ofta förekommer. Därtill kommer exempelvis kraftig väderpåverkan och andra s.k. yttre faktorer som tidtabellerna inte är konstruerade för. Antalet tåg förseningar till följd av brister i infrastrukturen har dock minskat.

Inom *luftfarten* fortsatte förseningarna att öka under år 2006. Den vanligaste orsaken anges vara följdförseningar på grund av tidigare försenade flygningar.

### **En säker trafik**

Sammanfattningsvis anförs att antalet dödade i trafikolyckor under år 2006 har ökat något för samtliga trafikslag. För trafikslagen som helhet bedöms antalet allvarligt skadade i stort sett ha varit oförändrat.

Såvitt gäller *vägtrafiken* konstaterar regeringen att etappmålet för år 2007 om högst 270 döda i vägtrafiken inte kommer att kunna uppnås. Vägtrafiken svarar fortfarande för den helt dominerande delen av dödade i transportsystemet; totalt omkom 445 personer år 2006, vilket är fem personer fler än året innan. Flera faktorer har motverkat att antalet omkomna i trafiken minskat ytterligare. En är ökningen av trafik som delvis är en effekt av den ekonomiska konjunkturen i samhället. Trafikökningen har dock inte medfört en motsvarande ökning av antalet dödade i vägtrafikolyckor, vilket sannolikt bl.a. beror på de insatser som gjorts för ökad trafiksäkerhet. De vägbyggnadsåtgärder som har vidtagits, t.ex. mitträcken, sidoområdesåtgärder och cirkulationsplatser, har haft stor betydelse. Ökad användning av bilbälte, utbyggnad av automatiska fartkameror och fordonsens ökade krocktålighet är andra faktorer som har påverkat trafiksäkerheten i positiv riktning.

### **En god miljö**

Sammantaget anges transportsystemet under 2006 ha haft en i huvudsak positiv utveckling i förhållande till miljö kvalitetsmålen.

Utsläppen av koldioxid från inrikes transporter bedöms ha ökat med ca 10 % sedan år 1990. För att nå det uppsatta etappmålet krävs kraftfulla åtgärder, bl.a. energieffektivare fordon och en fortsatt introduktion av förnybara drivmedel. Utsläppen av svavel, kväveoxider och kolväten från transporter i Sverige fortsätter att minska. Huvudorsakerna är dels de successiva skärpningarna av avgaskraven på vägfordon, dels de under år 2006 införda kraven på lägre svavelhalt i det sjöfartsbränsle som används i Östersjöområdet. Trots minskade utsläpp är luftkvaliteten, bl.a. höga partikelhalter, ett fortsatt problem i många tätorter.

Under år 2006 minskade *vägtrafikens* utsläpp av koldioxid med 1 % jämfört med föregående år. Bränsleförbrukningen i nya personbilar fortsatte att minska något under 2006, och antalet bilar som kan köras på förnybara drivmedel ökade kraftigt. Utsläppen av koldioxid från tunga lastbilar ökade dock på grund av det ökade trafikarbetet med sådana fordon.

*Sjöfartens* utsläpp av koldioxid bedöms ha ökat något under 2006 medan *flygets* utsläpp var oförändrat jämfört med 2005.

När det gäller *buller* anförs att trafikverkens arbete med att åtgärda de värst bullerutsatta bostäderna fortsatte under år 2006. Det är osäkert om etappmålet för buller kan nås. Skälen anges vara den ökande trafiken och att många kommuner saknar nödvändiga åtgärdsprogram.

De angivna transportpolitiska målsättningarna för *kretsloppsanpassning* samt *natur- och kulturmiljön* är svårbedömda.

### **Ett jämställt transportsystem**

Sammanfattningsvis konstaterar regeringen att måluppfyllelsen är svår att bedöma.

Under året har trafikverken fortsatt med att kartlägga jämställdheten inom transportväsendet genom att bl.a. undersöka mäns och kvinnors representation i styrelser m.m. Vidare har de studerat hur män och kvinnor utnyttjar transportsystemet. Skillnaderna mellan mäns och kvinnors resvanor är betydande. Kunskapen om de bakomliggande faktorerna till skillnaderna utvecklas kontinuerligt men är fortfarande bristfällig. Därför är det svårt att avgöra om det uppvisade resmönstret svarar mot mäns respektive kvinnors önskemål eller inte. Följden blir att det heller inte kan avgöras om kvinnors och mäns intressen tillgodoses i lika stor utsträckning.

### *Politikens inriktning*

#### **Översyn av de transportpolitiska målen**

Regeringen har gett Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) i uppdrag att se över de transportpolitiska målen och lämna förslag till reviderade mål. Utgångspunkten ska bl.a. vara att transportsystemet bidrar till Sveriges internationella konkurrenskraft och ses som en helhet där trafikslagen samverkar och kompletterar varandra. Särskild uppmärksamhet ska ägnas åt hur transportsystemet kan bidra till förbättrade förutsättningar för tillväxt och företagande för kvinnor och män på lika villkor samt att transportsystemets negativa miljöpåverkan minimeras. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 27 juni 2008. Översynen kommer att präglas av ett öppet arbetssätt och ske i nära samarbete med transportsystemets aktörer.

#### **Prioriteringar i budgeten för vägar och järnvägar**

Av Vägverkets och Banverkets förslag till reviderade planer för väg- och banhållningen för perioden 2004–2015 framgår att det finns behov av senareläggning av vissa projekt, främst till följd av kostnadsökningar i enskilda projekt men också obalans mellan väg- och banhållningsplaner och anslagen.

Regeringen anmäler i propositionen att befintliga anläggningar prioriteras och föreslår därför att ytterligare 815 miljoner kronor avsätts till dessa. För investeringar föreslås 385 miljoner kronor extra. Regeringen vill föra

en ansvarsfull ekonomisk politik och gör bedömningen att reformutrymmet kraftigt begränsar möjligheten till ytterligare satsningar på investeringar. Konsekvensen av detta är att regeringens kommande beslut om de nationella väg- respektive banhållningsplanerna för 2004–2015 kommer att innebära att angelägna projekt behöver senareläggas. I sitt beredningsarbete kommer regeringen att göra en noggrann prövning av de projekt som finns i planerna för att minimera de samhällsekonomiska konsekvenserna av senareläggningarna.

### **Planering för transportinfrastrukturen för perioden 2010–2019**

Regeringen har inlett arbetet med en ny planeringsomgång för transport infrastrukturen. Som ett första steg har ett antal centrala myndigheter haft i uppdrag att utarbeta underlag för en infrastrukturproposition som planeras bli presenterad under första halvåret 2008.

Vidare är uppgiften att bevara och säkerställa befintliga vägar och järnvägar prioriterad. Eftersatt underhåll leder till driftstörningar och försämrad transportkvalitet och kan på sikt betraktas som kapitalförstöring.

Efter riksdagens beslut med anledning av förslagen i propositionen kommer ett mer konkret arbete med prioritering av olika åtgärder att genomföras. Regeringen avser att sedan fatta beslut om nya långsiktiga infrastrukturplaner för perioden 2010–2019 och återrapportera resultatet av planeringen till riksdagen.

### **Infrastrukturen i Stockholmsregionen**

Regeringen beslutade den 9 november 2006 att tillsätta en förhandlingsman om Stockholms infrastruktur med uppdrag att genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur. Syftet är att åstadkomma en samlad trafiklösning för förbättrade förutsättningar att uppnå en förbättrad miljö och tillväxt i landet och i Stockholmsregionen. Resultatet ska redovisas senast den 1 december 2007.

### **Miljöarbetet avseende transportsektorn**

Enligt regeringens mening måste transportsektorn bli mer miljövänlig. För att förändra beteenden och skapa en vilja att investera i ny teknik behövs ekonomiska styrmedel som ger incitament att agera miljövänligt. Miljö- och energibeskattningen ska utformas så att det lönar sig att ta miljöansvar.

### **Effektivisering av infrastrukturfinansiering m.m.**

Regeringen ser möjligheter att genom utvecklade upphandlings- och kontraktsformer skapa samhällsekonomiska och driftsekonomiska effektivitetsvinster och överväger därför såväl alternativa former för upphandling som nya metoder att organisera finansieringslösningar för infrastruktur, däribland s.k. offentlig-privat samverkan (OPS). Sådana alternativa former kan inkludera nya verktyg för att möjliggöra medfinansiering och ökad delak-



tighet från offentliga och privata intressenter, såsom kommuner, regioner och näringsliv, i form av exempelvis brukaravgifter och investeringsmedel. Vid valet av metoder, verktyg och organisationsformer för upphandling och finansiering kommer regeringen endast att föreslå alternativa tillvägagångssätt i de fall där sådana metoder kan antas bidra till en ökad samhälls-ekonomisk och driftsekonomisk effektivitet vid en noggrann bedömning.

### **Effektivisering av myndighetsorganisationen inom transportområdet**

I november 2006 tillsatte regeringen en utredning med uppgift att bl.a. granska och ompröva omfattningen och inriktningen av den konkurrensutsatta verksamheten vid samtliga statliga myndigheter. På transportområdet genomförs en särskild genomlysning av några myndigheter för att skapa en effektivare organisation och uppfylla de krav som medborgare och företag ställer. De myndigheter inom alla transportslag som berörs är Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Statens institut för kommunikationsanalys (Sika), Vägverket, Banverket, Luftfartsverket, Järnvägsstyrelsen, Statens järnvägar, Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket.

### **Trafikinspektionsverksamheten**

För att skapa en gemensam trafikinspektionsorganisation har regeringen tillsatt en utredning för bildandet av en ny myndighet, Transportstyrelsen. Utredaren ska bl.a. föreslå vilka verksamheter som ska föras över till den nya myndigheten, dess ansvarsområden, finansieringsformer och lokalisering. Utgångspunkten ska vara att Transportstyrelsens verksamhet ska omfatta all norm- och tillståndsgivning samt tillsynsregler avseende de fyra transportslagen med beaktande av deras skilda förutsättningar. Den nya myndigheten beräknas kunna inleda sin verksamhet den 1 januari 2009. Utredningen om förutsättningarna för att ombilda VTI samt vissa funktioner inom Sika till aktiebolagsform redovisades till regeringen (Näringsdepartementet) den 15 juni 2007. Efter remittering och beredning kommer regeringen att ta ställning till utredningens förslag.

### **Bolagisering av vissa delar inom Vägverket och Banverket**

Våren 2007 tillsatte regeringen en särskild utredare med uppdrag att utreda förutsättningarna för att ombilda verksamheterna vid Vägverket Produktion, Vägverket Konsult, Banverket Produktion och Banverket Projektering till aktiebolagsform samt bedöma lämpligheten i detta. Om utredaren bedömer att det finns förutsättningar att bolagisera verksamheten ska utredaren föreslå bolagsstruktur och på vilket sätt överförandet av verksamheterna till bolag ska ske. Uppdraget redovisades till regeringen (Näringsdepartementet) den 26 oktober 2007. Utredarens förslag remissbehandlas under hösten 2007 och en proposition beräknas kunna lämnas till riksdagen under våren 2008.

## **Översyn av Sjöfartsverket respektive Affärsverket Statens järnvägar**

Under våren 2007 gav regeringen även i uppdrag till en särskild utredare att genomföra en översyn av Sjöfartsverkets roll och verksamheter. Utredaren ska bl.a. analysera Sjöfartsverkets verksamhet och överväga om det finns skäl att omvandla delar av verksamheten till bolagsform samt pröva om det är lämpligt att föra över delar av verksamheten till annan huvudman.

Statens järnvägar är ett affärsverk som bildades vid bolagiseringen av Statens järnvägar år 2001. Regeringen har även för avsikt att inleda en översyn av Affärsverket Statens järnvägar i syfte att utreda alternativ för organisation av de verksamheter som bedrivs inom affärsverket.

## **Kollektivtrafikens långsiktiga utveckling**

Vägverket och Banverket har ett regeringsuppdrag att, i samverkan med berörda myndigheter och aktörer, ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Programmet ska utgå från en helhetssyn på kollektivtrafiken och behandla alla väsentliga faktorer för utvecklingen av en mer attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik. Målsättningen med uppdraget är att skapa förutsättningar för ett ökat kollektivt resande och öka kollektivtrafikens andel av transportererna. Ett viktigt led i arbetet med uppdraget har varit att samla aktörerna kring vision, mål och insatsområden för kollektivtrafikens utveckling. Det lokala och regionala engagemanget i uppdraget är viktigt då kollektivtrafikens utveckling inte minst handlar om regional utveckling, tillgänglighet och tillväxt. En attraktiv kollektivtrafik utgår också från kundens behov och det som resenären värderar högt. Uppdraget om ett nationellt handlingsprogram ska redovisas senast den 31 december 2007 och kommer att bli en viktig utgångspunkt för den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken.

## **Inrättande av Logistikforum**

Regeringen har inrättat ett rådgivande organ – Logistikforum – för utbyte av erfarenheter, synpunkter och råd mellan olika företrädare för intressenter inom logistikområdet. Med en organisation som Logistikforum kan viktig information erhållas som kan vara till nytta vid behandling av olika frågeställningar inom logistikområdet.

## **Motionerna**

I motionerna 2007/08:T327 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 1 och 2007/08:T531 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 1 framhålls att en transporthierarki bör genomsyra beslut som rör kommunikationer. Grunden för en sådan hierarki är att de olika transportslagens ekologiska hållbarhet och förmåga ska leda mot det övergripande målet och ekologisk hållbarhet. Vid behov av kommunikation måste man först ställa sig frågan om det är nödvändigt att fysiskt förflytta sig. Om det finns behov av att förflytta sig

i det fysiska rummet bör man i första hand använda sig av gång eller cykel. Är det inte möjligt ska kollektiva transportmedel användas, som buss, spårtrafik eller järnväg. Därefter kommer vägtransporter och då i första hand de som drivs med drivmedel som inte påverkar miljön negativt. I sista hand ska flyg användas.

I motion 2007/08:T327 framhålls vidare att det inom trafikforskningen ofta är män som arbetar och det är ofta även mannens resemönster och värderingar som styr de kunskapsområden som utvecklas. Därför måste inriktningen av forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram som ska främja jämställdhetsmålet och könsfördelningen mellan de anlitade forskarna eftersträva en jämn fördelning (yrkande 13).

Peter Pedersen m.fl. (v) framhåller i motion 2007/08:T329 att järnvägstrafiken blir en allt viktigare komponent när det gäller pendlingsmöjligheter till arbete och studier. Denna utveckling leder till att det finns fler valmöjligheter för kvinnor och män att välja arbetsplats. Men det finns även en oro för hur regionförstoringen påverkar jämställdheten. Om regionförstoringen fortsätter är det viktigt att den baseras på ökad kollektivtrafik och sker på villkor som inte missgynnar jämställdhetsarbetet. Regeringen bör därför i regleringsbrev till Banverket påpeka att jämställdhetsperspektivet alltid ska analyseras och bevakas i planering och investeringar som leder till en regionförstoring (yrkande 8).

I motion 2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) konstateras att Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) redovisat i en utvärdering att bristen på kunskap och data fortfarande är stor, vilket gör det svårt att följa upp delmålet om jämställdhet. Till exempel redovisar samtliga trafikverk resmönstren hos män respektive kvinnor, men inget av verken, inte heller Sjöfartsverket, har några analyser av de bakomliggande orsakerna till dessa resmönster. Det går därför inte att avgöra om kvinnors och mäns intressen tillgodoses i lika stor utsträckning. Sjöfartsverket är dessutom det enda trafikverk som inte redogör för hur fördelningen av dem som medverkat i beslutande arbetsgrupper ser ut. Könsrepresentationen i styrelser och ledning hos Sjöfartsverket är oförändrad, vilket är beklagligt. Sjöfartsverket bekräftar att transportsektorn fortfarande är en mansdominerad sektor. Regeringen bör mot bl.a. denna bakgrund i regleringsbrev till Sjöfartsverket kraftigt tydliggöra vikten av att jämställdhetsmålet har lika stor prioritet som övriga transportpolitiska delmål (yrkande 10).

I motion 2007/08:T546 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) konstateras att transporter har utvecklats till att vara en av samhällets mest energikrävande sektorer. I dag står transportsektorn för cirka en tredjedel av Sveriges energianvändning. Om sjöfarten – som i hög grad har en internationell karaktär – samt utrikes flyg räknas bort, använder sektorn ungefär 25 % av Sveriges energi. Transporternas användning av energi ökar konstant, bortsett från perioder av ekonomisk nedgång, t.ex. under början och mitten av 1990-talet. Att ha överblick över transporternas ener-

gieffektivitet – dvs. hur mycket transportarbete samhället får för en viss energiinsats – är viktigt och borde vara självklart för politiker och myndigheter. Dessvärre finns i dag ingen sammanställning eller bevakning av detta hos svenska myndigheter, vilket gör att politiker saknar en sådan överblick. Miljöpartiet anser att Sika eller annan relevant myndighet bör ges i uppdrag att kontinuerligt övervaka transporterens energieffektivitet och återrapportera resultaten till regeringen (yrkande 2).

I motion 2007/08:T547 av Karin Svensson Smith (m.fl.) anges att i diskussionen om kostnaderna för omställningen till ett klimatvänligt samhälle anförs ibland att omställningen blir mycket dyr. Det är säkert sant. Summorna för bara det som föreslås i Klimat- och sårbarhetsutredningen belöper sig på över 100 miljarder kronor, men såsom bl.a. visats i den s.k. Sternrapporten skulle det bli dyrare att inte ställa om. Kostnaderna för förstörelse i klimatförändringarnas spår har uppskattats vara i storleksordningen av vad de två världskrigen kostade Europa. Det som borde vara intressantast från såväl en statsfinansiell som en klimatpolitisk synpunkt är att snabbt fasa ut alla de subventioner som upprätthåller fossilbränsleanvändningen. Detta bör utredas, och motionärerna redovisar i sammanhanget fem olika subventioner eller liknande som upprätthåller användningen av fossila bränslen inom transportsektorn.

I motion 2007/08:A402 av Peter Eriksson m.fl. (mp) framhålls att i arbetet med att bygga ett jämställt samhälle är det av synnerlig vikt att transportsektorn i framtiden utvecklas på ett sätt som tillgodoser både mäns och kvinnors behov. Riksdagen har i enlighet med detta beslutat att transportsektorn ska bli jämställd, och år 2001 antogs ett nytt delmål inom transportpolitiken som anger att kvinnors och mäns transportbehov ska väga lika, att könen ska ha samma möjligheter att påverka systemet och att deras värderingar ska väga lika tungt. Regeringen bör mot denna bakgrund snarast se över infrastruktursatsningarnas storlek i relation till stödet till kollektivtrafiken som ett medel för att åstadkomma ett jämställt och långsiktigt hållbart samhälle och återkomma till riksdagen med förslag till hur fördelningen kan ändras (yrkande 23).

Vidare bör regeringen återkomma till riksdagen med en plan över hur statens bidrag till trafik ska omfördelas för att styra mot ökad jämställdhet inom transportsektorn (yrkande 24).

Motionärerna framhåller även att regeringen bör utreda regelsystemet ur ett jämställdhetsperspektiv och föreslå vilka ändringar som behövs för att transportsystemet ska bli jämställt (yrkande 25).

En översyn bör dessutom göras av sanktionerna mot trafikförseelser så att sanktionerna bättre speglar den större vikt kvinnor lägger vid säkerhet inom transportsektorn (yrkande 26).

Vidare framhålls att regeringen bör uppmana transportsektorn att uppfylla högt ställda jämställdhetsmål och återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning som kan tillämpas för att nå målet om transportsektorn inte själv klarar att nå målet (yrkande 27).

I motion 2007/08: MJ440 av Désirée Pethrus Engström (kd) framhålls att för utvecklingen av ett hållbart samhälle behövs en förstärkt satsning på transportslag som i dag fler kvinnor än män använder. Det är av rättvis skäl men också för att vi ska få en hållbar framtid. Motionären efterlyser mot denna bakgrund en tillämpning och utveckling av genderbudgetering och gender-auditing (revision) på områden som infrastruktursatsningar och samhällsplanering. Vidare framhåller motionären att kvinnors deltagande i beslutsfattande om stadsplanering, trafiksystem och transporter bör öka, och jämställdhet bör anges som mål och medel i övergripande analyser – såväl nationellt som internationellt. Även behovet av förstärkta incitament understryks liksom möjligheterna att åka med allmänna kommunikationer, cykla eller gå om detta är möjligt.

## Utskottets ställningstagande

### *Transportpolitikens inriktning*

#### **Allmänt om transportpolitiken**

Enligt utskottets mening bidrar transportsystemet till Sveriges internationella konkurrenskraft. Det är angeläget att systemet ses som en helhet där trafikslagen samverkar och kompletterar varandra. Det är mot denna bakgrund angeläget med en översyn av det transportpolitiska målet med tillhörande del- och etappmål. Utskottet välkomnar således att den tidigare aviserade översynen numera har inletts. I sammanhanget noterar utskottet att särskild uppmärksamhet ska ägnas åt hur transportsystemet kan bidra till förbättrade förutsättningar för tillväxt och företagande för kvinnor och män på lika villkor samt att transportsystemets negativa miljöpåverkan minimeras. Utskottet sätter också värde på att översynen kommer att präglas av ett öppet arbetssätt och genomföras i nära samarbete med transportsystemets aktörer.

I sammanhanget kan erinras om att utskottet den 25 oktober 2007 anordnade en offentlig utfrågning om sambandet mellan infrastruktur och hållbar tillväxt. Vid utfrågningen omvittnades bl.a. den betydelse som framtidsinriktade investeringar i vägar och järnvägar har för utvecklingen av landets olika delar. Vidare framhölls de aspekter som bör vägas in för att uppnå en hållbar tillväxt och de kostnader som uppstår om man väntar med att genomföra angelägna trafikinvesteringar. Uppteckningar från denna utfrågning liksom den som genomfördes den 22 november 2007 om OPS finns i tryckt form i serien Rapporter från riksdagen (2007/08:RFR).

#### **Prioriteringar av infrastrukturen – perioden 2004–2015**

Utskottet delar regeringens bedömning om vikten av en ansvarsfull ekonomisk politik och att reformutrymmet begränsar möjligheten till investeringar i vägar och järnvägar. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att denna brist på medel uppstod under den förra regeringen. Det s.k. Trollhät-

tepaketet, som i och för sig var en välbehövlig satsning, innebar sådana omprioriteringar i den ursprungliga investeringsplanen att handlingsutrymmet inskränkts för den nuvarande regeringen. I likhet med regeringen anser utskottet att det utöver nyinvesteringar är angeläget med ökade satsningar på underhåll av befintliga sträckningar; syftet är att man inte ska riskera gjorda investeringar. Som regeringen anför innebär de reviderade planerna för väg- och banhållningen för innevarande planeringsperiod, dvs. åren 2004–2015, att vissa projekt kan behöva senareläggas. Utskottet noterar med tillfredsställelse att regeringen i sitt beredningsarbete avser att göra en noggrann prövning av de projekt som finns i planerna för att minimera de samhällsekonomiska konsekvenserna av senareläggningarna. Utskottet noterar vidare att EU kommer att revidera TEN-T-systemet år 2009.

### **Planeringen för infrastrukturen – perioden 2010–2019**

Som anges i propositionen har nu planeringen för transportinfrastrukturen för perioden 2010–2019 inletts. Utskottet är enigt med regeringen om att en utgångspunkt vid prioriteringarna av investeringarna ska vara att samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll. Vidare ansluter sig utskottet till att detta – jämfört med de planer som den tidigare regeringen fastställt – innebär att en större andel av investeringarna ska göras inom vägsektorn. Även de övriga utgångspunkter som regeringen lyft fram kan utskottet ställa sig bakom. Sålunda är samverkan mellan transportslagen betydelsefull för att uppnå högre effektivitet och lägre transportkostnader samt för att minska negativ miljöpåverkan. Vidare bör – när det gäller transporterens miljöpåverkan – även beaktas de möjligheter som en väl utbyggd IT-infrastruktur kan ge. Uppgiften att bevara och säkerställa befintliga vägar och järnvägar ska vara prioriterad. Utskottet ansluter sig alltså till uppfattningen att eftersatt underhåll leder till driftstörningar och försämrad transportkvalitet och kan på sikt betraktas som kapitalförstöring. Utskottet emotser en återrapportering av resultatet av regeringens beredning och förslag i fråga om nya långsiktiga infrastrukturplaner.

### **Infrastrukturen i Stockholmsregionen**

Den av regeringen tillsatte förhandlingsmannen avseende Stockholms infrastruktur har att redovisa sin rapport senast den 1 december 2007. Utskottet vill i sammanhanget upprepa sitt uttalande från förra höstens budgetbetänkande, nämligen att en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen är angelägen. En sådan lösning ska syfta till att uppnå en förbättrad miljö och tillväxt såväl i landet som i Stockholmsregionen. I sammanhanget kan utskottet vidare konstatera att Luftfartsverket (LFV) har regeringens uppdrag att förhandla med Stockholms stad om en fortsatt flygverksamhet på Stockholm-Bromma Airport. Förslaget innebär en förlängning av nu gällande avtal t.o.m. utgången av år 2038.

## Strategiska översyner avseende infrastrukturen

### *Hamnar*

Hamnstrategiutredningen presenterade den 26 september 2007 sitt betänkande Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransport-systemet (SOU 2007:58). Utredningen hade i uppgift att identifiera hamnar av särskilt strategisk betydelse för det svenska godstransportssystemet. I enlighet härmed har sålunda tio hamnar utpekats, nämligen Gävle, Göteborg, Helsingborg, Karlshamn tillsammans med samverkanshamnen Karlskrona, Luleå, Malmö, Norrköping, Stockholm (Kapellskär), Sundsvall och Trelleborg. Statens roll ska vara att ge förutsättningar för en effektiv infrastruktur omkring hamnarna, såväl på land- som på sjösidan.

### *Kombiterminaler*

Samma dag – den 26 september 2007 – avlämnade Banverket en rapport med förslag om ett rikstäckande strategiskt nät av kombiterminaler; frågan hade utretts på uppdrag av regeringen. I rapporten utpekats åtta orter som bör ha terminaler, nämligen Stockholm, Göteborg, Malmö, Hallsberg, Jönköping, Luleå, Umeå och Älmhult. Vidare föreslås att de hamnar som pekats ut i Hamnstrategiutredningen och som har kombiterminaler bör ges möjlighet att vara med i nätet. Övriga terminaler i landet föreslås få en möjlighet att ansöka om att vara medlem i nätet förutsatt att de ansluter sig till de villkor som avses gälla. I nätet ingår två nya terminaler som föreslås bli finansierade genom någon form av offentlig-privat samverkan (OPS), nämligen i Stockholm och Jönköping (Torsvik). En strategisk kombiterminal förutsätts vara öppen för alla och förvaltas på ett konkurrensneutralt sätt. Terminalerna bör vidare förklaras som riksintresse för att man ska garantera en fortsatt utveckling, och de ska prioriteras i den framtida planeringen av infrastrukturen.

### *Flygplatser*

Härutöver har den 3 oktober 2007 betänkandet Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70) presenterats. Utredaren har analyserat Luftfartsverkets (LFV) roll som statlig infrastrukturförvaltare och i anslutning till detta redovisat de ekonomiska och transportpolitiska förutsättningarna för och konsekvenserna av alternativa verksamhetsformer för LFV. Samtliga flygplatser som i dag har linjetrafik föreslås bli indelade i tre kategorier med utgångspunkt i flygplatsens bidrag till att uppfylla de transportpolitiska målen, främst i form av förbättrad tillgänglighet för medborgarna och näringslivet i den aktuella regionen. För de nationellt strategiska flygplatserna bör staten garantera en ersättning som motsvarar 100 % av eventuellt underskott för drift av flygplatsen. För de flygplatser som ingår i LFV görs detta genom korssubventionering. För de flygplatser som inte är statligt ägda ges ersättningen via det statliga

ersättningssystemet. För de regionalt strategiska flygplatserna bör ersättningen från staten vara upp till 75 % av det aktuella underskottet för drift av flygplatsen. För övriga flygplatser bör ingen statlig driftersättning utgå.

Som nationellt strategiska flygplatser föreslås följande: Arlanda, Bromma, Landvetter, Malmö, Arvidsjaur, Kiruna, Luleå, Umeå, Visby och Östersund.

I kategorin regionalt strategiska föreslås följande flygplatser ingå: Göteborgs city, Gällivare, Hagfors, Halmstad, Hemavan, Jönköping, Kalmar, Karlstad, Kramfors, Kristianstad, Linköping, Lycksele, Mora, Oskarshamn, Pajala, Ronneby, Skavsta, Skellefteå, Sundsvall, Sveg, Torsby, Trollhättan, Vilhelmina, Växjö, Ängelholm, Örebro och Örnsköldsvik. I kategorin övriga förespråkas flygplatserna i Borlänge, Norrköping, Storuman och Västerås.

I utredningen föreslås vidare att LfV, som i dag är ett affärsverk, den 1 januari 2009 ombildas till två fristående aktiebolag, det ena för flygplats drift och det andra för flygtrafikledning. Motivet till bolagiseringen är att främja den inre effektiviteten i verksamheten. Vidare föreslås att regeringen överväger möjligheten att ta in privata minoritetsägare i flygplatsbolaget. Förslaget innebär också att LfV får klartecken att börja förhandla om en försäljning av de flygplatser som klassificeras som regionalt strategiska till regionala, kommunala eller privata intressenter. Även en försäljning av någon av de större flygplatserna till regionala, kommunala eller privata intressenter bör övervägas. Lämpliga flygplatser för detta skulle kunna vara Landvetter eller Malmö.

Utskottet konstaterar sammanfattningsvis att de nu refererade rapporterna innehåller förslag om en strategisk inriktning inom viktiga delar av transportinfrastrukturen. Det är angeläget att statsmakterna skapar förutsättningar för ändamålsenlig infrastruktur och effektiva godsflöden. Ett effektivt och långsiktigt hållbart godstransportsystem bör – såsom har framkommit genom bl.a. den första s.k. Godstransportdelegationens arbete – bygga på ett antal centrala godstransportstråk där ett eller flera transportslag samverkar. Härigenom möjliggörs såväl en stor kapacitet som en hög kvalitet när det gäller transporter. Enligt utskottets uppfattning har de analyser och förslag som nu presenterats – framför allt i fråga om strategiska hamnar och kombiterminaler men även för flygplatser – gett ett viktigt underlag för en mer övergripande infrastrukturplanering med utgångspunkt i stråktänkandet. En effektiv transportförsörjning är en förutsättning för den svenska industrins och handelns konkurrenskraft. Nyttan av investeringar i trafikens infrastruktur kan förbättras, vårt geografiska läge och stora regionala avstånd kan kompenseras och allt högre miljökrav kan tillgodoses bättre.

Utskottet ska inte föregripa den proposition som är att vänta i dessa frågor men vill rent generellt betona vikten av att transportsektorn ges optimala förutsättningar för kostnadseffektivitet och konkurrensförmåga men också för minskad belastning av klimatet och miljön i övrigt.



## Utvecklade upphandlings- och kontraktsformer för infrastruktur

I propositionen redovisar regeringen att såväl alternativa former för upphandling som nya metoder att organisera finansieringslösningar för infrastruktur, däribland s.k. offentlig-privat samverkan (OPS), bör övervägas. Enligt utskottets uppfattning är det angeläget att staten prövar nya metoder för upphandlings- och kontraktsformer för infrastruktur, inte minst för att få till stånd stabila finansiella förutsättningar för investeringarna. Som rege ringen påpekar bör alternativa metoder användas när de – vid en noggrann bedömning – kan antas bidra till en ökad samhällsekonomisk och driftsekonomisk effektivitet.

I detta sammanhang vill utskottet också erinra om att finansiering av infrastruktur genom brukaravgifter eller andra intäkter länge har tillämpats i vissa andra länder, t.ex. i Norge och Frankrike. I Sverige är Öresundsbron och Svinesundsbron exempel på detta. Utskottet anser det angeläget att eftersträva en ökad öppenhet för nya finansieringsformer och samverkanslösningar även i Sverige. I sammanhanget vill utskottet även hänvisa till systemet med trängselskatt i Stockholm som innebär att nettointäkterna från skatten i Stockholm, som betalas av regionens invånare, räknas in i den regionala medfinansieringen av de omfattande väginvesteringar som är nödvändiga för såväl Stockholmsområdet som landet i övrigt. Även en rad andra exempel finns på att kommuner och andra intressenter medverkar i finansiering av angelägna trafikprojekt.

För att fördjupa sitt kunskapsunderlag har utskottet låtit genomföra en forskningsöversikt: Offentlig-privat samverkan kring infrastruktur (Rapporter från riksdagen 2007/08:RFR2). Syftet med forskningsöversikten är i första hand att utskottet ska kunna ta del av de erfarenheter och forskningsrön som finns av genomförda OPS-projekt inom väg- och järnvägsområdet inför riksdagens beslut om infrastrukturinvesteringar våren 2008. Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) fick i uppdrag att genomföra denna forskningsöversikt. I appendix till rapporten finns även en forskningsöversikt av statsvetenskaplig forskning om offentlig-privat samverkan inom infrastrukturområdet, som har utarbetats inom statsvetenskapliga institutionen vid Lunds universitet. En komplettering av dagens modell för infrastrukturfinansiering – dvs. att statsbudgeten belastas det år en investering genomförs – med OPS, och därmed en avbetalningslösning, skapar ett budgetutrymme. Rätt utformat kan dessutom OPS skapa drivkrafter till nya och mer effektiva lösningar i en sektor av ekonomin med svag produktivtetsutveckling. De få uppföljningar av OPS som genomförts pekar på tidsbesparingar och färre kostnadsöverskridanden, medan det varit svårt att påvisa faktiska kostnadsbesparingar. I rapporten redovisas ett antal aspekter som bör beaktas då sådana avtal mellan offentliga beställare och privata utförare ska utformas.

Vidare har utskottet den 22 november 2007 hållit en offentlig utfrågning under rubriken OPS – en ny väg för att finansiera vägar och järnvägar?

### **Transportsektorns miljöpåverkan**

Transportsektorn beräknas svara för ca 30 % av de svenska utsläppen av växthusgaser. Utskottet ansluter sig till regeringens uppfattning att transportsektorn måste bli mer miljövänlig. Åtgärder som minskar utsläppen av koldioxid och andra klimatpåverkande gaser ska vara prioriterade. Det är angeläget att genom ekonomiska styrmedel ge incitament till alla aktörer inom sektorn att agera miljövänligt; det ska löna sig att ta miljöansvar. De åtgärder som nu aviseras i denna riktning välkomnas därför av utskottet.

### **Myndighetsorganisationen inom transportområdet m.m.**

Utskottet noterar det pågående arbetet med syfte att effektivisera myndighetsorganisationen inom bl.a. transportområdet. I det färdigställda betänkandet avseende myndigheter för forskning och analys (SOU 2007:49) säger utredaren bl.a. att huvuddelen av VTI:s verksamhet är konkurrensutsatt och att förvaltningspolitiska skäl talar för att ombilda VTI till bolag. Sika föreslås bli sammanslaget med Institutet för tillväxtpolitiska studier, ITPS. Utskottet avvaktar ett kommande förslag i ärendet.

Vidare är avsikten att inspektionsverksamheten inom trafikslagen ska sammanföras till en ny myndighet. Utskottet, som påminner om att förslaget har sitt ursprung i ett tillkännagivande av riksdagen våren 2005 (bet. 2004/05:TU4), anser det värdefullt att den nya myndigheten nu ser ut att kunna realiseras; enligt vad som anförs i propositionen beräknas den kunna inleda sin verksamhet den 1 januari 2009.

### **Översyn av vissa delar inom Väg-, Ban- och Sjöfartsverken samt av Affärsverket Statens järnvägar**

Betänkandet Bolagisering för ökad konkurrens (SOU 2007:78) presenterades i oktober 2007. Där föreslås att de tre resultatenheter Vägverket Produktion, Vägverket Konsult och Banverket Projektering bolagiseras per den 1 januari 2009. Alla tre anges uppfylla de kriterier som statsmakterna satt upp för när en bolagisering är lämplig. Vägverket Konsult och Banverket Projektering föreslås bilda ett aktiebolag. Man bedömer att konkurrensförhållandena på de aktuella marknaderna förbättras, vilket i sin tur kan förväntas medföra ökad samhällsekonomisk effektivitet. När det gäller en fjärde enhet, Banverket Produktion, bedöms de ekonomiska förutsättningarna för en bolagisering finnas först den 1 januari 2010, förutsatt ett antal resultatförbättringsåtgärder. Samtidigt bedöms en bolagisering av Banverket Produktion vara nödvändig för att åstadkomma mer konkurrensneutrala villkor och stärka marknadens funktionssätt. Utskottet anser att regeringens beredning även i dessa frågor bör avvaktas.

Även Sjöfartsverkets roll och verksamhet ska ses över. Bland annat ska övervägas om det finns skäl att omvandla delar av verksamheten till bolagsform samt pröva om det är lämpligt att föra över delar av verksamheten till en annan huvudman. Likaså ska en översyn av Affärsverket Statens

järnvägar genomföras; syftet är att utreda alternativ för organisation av de verksamheter som bedrivs inom affärsverket. Utskottet ser fram emot att få ta del av resultatet av även dessa översyner.

### **Ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling**

Utskottet konstaterar att ytterligare ett viktigt område inom transportsektorn utreds, nämligen kollektivtrafiken. Ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling ska tas fram med utgångspunkt i en helhetssyn på kollektivtrafiken. Utskottet finner det motiverat att målet är att skapa förutsättningar för att det kollektiva resandet ska öka och att kollektivtrafikens andel av transportererna ska växa. Samtidigt ser utskottet positivt på det arbetssätt som bedrivs, och utskottet understryker vikten av det lokala och regionala engagemanget i uppdraget. Resultatet av arbetet förutsätts bli redovisat senare under året.

### **Logistikforum**

Vidare välkomnar utskottet initiativet till inrättandet av Logistikforum. Enligt utskottets mening är utbyte av erfarenheter, synpunkter och råd mellan olika intressenter inom logistikområdet av stor betydelse. Det kan gälla representanter för myndigheter, näringsliv och forskare. Erfarenheterna från tillfälliga sammanslutningar med motsvarande inriktning har varit goda, och ett permanent organ bör ge än bättre förutsättningar för en fruktbar dialog.

### **Körkortsfrågor**

Vägverket ansvarar för anordnande av teori- och körprov för körkort. Riksrevisionen har i sin nyligen framlagda rapport Vägverkets körprov – lika för alla? (RiR 2007:6) redovisat sina rekommendationer för att förbättra enhetligheten i körproven. Av rapporten framgår att över 100 000 personer årligen genomgår sådana prov, s.k. uppkörningar. Enligt Riksrevisionen ska de som kör upp kunna förvänta sig en enhetlig bedömning, oberoende av var man bor eller vilken av Vägverkets inspektörer som ansvarar för provet. Även provens svårighetsgrad bör vara så enhetlig som möjligt. Bristande enhetlighet i bedömningen av körproven kan få allvarliga konsekvenser, menar Riksrevisionen. Trafiksäkerheten kan bli lidande om vissa bilförare saknar tillräckliga teoretiska och praktiska kunskaper. Vidare kan personer obefogat tvingas köra upp på nytt. Den som kör upp har dessutom inga möjligheter att överklaga trafikinspektörens beslut. Riksrevisionens granskning visar att enhetligheten i Vägverkets körprov brister. Andelen godkända körprov varierar mellan olika delar av landet och mellan olika förarprovskontor. Det finns även skillnader mellan trafikinspektörer inom samma kontor.

I propositionen redovisas regeringens avsikt att se över möjligheterna att lämna över hela eller en del av provverksamheten till privata intressenter. Syftet är att skapa en flexibel organisation för att klara de stora variationerna i antalet körkortsaspiranter och antalet provtillfällen över året och mellan åren.

### **Trafikutskottets uppföljning av insatser med anledning av stormen Gudrun**

Trafikutskottet beslutade den 13 februari 2007 att följa upp de insatser som genomförts inom kommunikationsområdet efter stormen Gudrun som drabbade södra Sverige den 8 och 9 januari 2005. Stormen hade medfört att skog motsvarande 90 % av en årsavverkning föll, vägar blockerats och järnvägen och infrastrukturen för data- och telekommunikation fått omfattande skador. Uppföljningen genomfördes av uppföljnings- och forskningsfunktionen inom riksdagens utredningstjänst (Uppföljning av hur stormen Gudrun hanterats inom transport- och kommunikationsområdet, Rapporter från riksdagen 2007/08:RFR5).

När det gäller åtgärderna för att underlätta transporter av stormfällt virke redovisas att beslutet att tillåta utländska lastbilar att delta i transportarbetet, undantaget från lastbilstrafikens kör- och vilotidsregler samt dispenserna för icke EES-flaggade fartygstransporter av stormfällt virke haft störst inverkan på transportsystemets totala kapacitet. Övriga åtgärder, dvs. möjlighet till dispens för ökad maximivikt vid lastbilstransporter samt sänkta järnvägs- och farledsavgifter hade liten eller begränsad inverkan på kapaciteten.

När det här efter gäller återställandet av skadad infrastruktur konstateras att detta i huvudsak är genomfört. Dock förekommer kraftiga förslitningar lokalt i vägnätet liksom ett ökat slitage på Banverkets anläggningar. Alla skador i det fasta telenätet har inte reparerats.

Även infrastrukturens sårbarhet för framtida stormar tas upp. Det konstateras att Banverket har inrättat funktioner för krisledning och krishantering samt tagit fram en plan för avverkning av skog som riskerar att falla över järnvägen, det s.k. trädssäkringsprogrammet. Tele- och datakommunikationssystemen är i huvudsak uppbyggda på samma sätt som när stormen Gudrun bröt ut. Bedömningen är att det initialt skulle uppstå stora kommunikationsproblem, framför allt på mindre orter och på landsbygden vid en ny storm av Gudruns omfattning. Det hänvisas till att Post- och telestyrelsen anser att det ständigt pågående arbetet med att minska sårbarheten betyder att tele- och datakommunikationerna i vissa avseenden är mer robusta än före stormen. Vidare nämns trafikutskottets initiativ våren 2005 till en ändring i lagen om elektroniska kommunikationer som går ut på att operatörerna har en utökad skyldighet att upprätthålla driftsäkerhet i mobiltelefonnäten och vid kommunikation via Internet.

I detta sammanhang vill utskottet peka på vad Klimat- och sårbarhetsutredningen anför i sitt slutbetänkande Sverige inför klimatförändringarna – hot och möjligheter (SOU 2007:60). Utredningen förespråkar att anpassningar av transportinfrastrukturen till ett förändrat klimat bör ingå i de transportpolitiska målen. Vidare bör enligt utredningens förslag medel till klimatanpassning av transportinfrastrukturen avsättas. Utredningen anser också att riskerna, framför allt i väg- och järnvägsnäten, bör kartläggas och åtgärder genomföras.

### **Motionsförslagen**

Motionsförslag har väckts om bl.a. målen för transportpolitiken. De gäller främst förslag om införande av en beslutsordning vid överväganden om olika nivåer av transportbehov, en transporthierarki. Åtgärder för ökad energieffektivitet samt för att minska användningen av fossila bränslen inom transportsektorn förespråkas också motionsvägen. Vidare föreslås en rad olika åtgärder för bättre måluppfyllelse av delmålet ett jämställt transportsystem.

Utskottet hänvisar till det pågående och aviserade transportpolitiska utvecklingsarbetet, av vilket huvuddelen har redovisats här. Liksom var fallet när utskottet förra året behandlade likalydande eller närbesläktade motionsförslag utgår utskottet från att regeringen noga prövar olika framtidsfrågor vid översynen av de transportpolitiska målen, och i den mån som det kan anses befogat även överväger vissa av förslagen. I avvaktan på det slutliga resultatet av detta arbete bör riksdagen inte nu vidta någon åtgärd med anledning av här behandlade motionsförslag.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks således motionerna 2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 10, 2007/08:T327 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 1 och 13, 2007/08:T329 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 8, 2007/08:T531 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 1, 2007/08:T546 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 2, 2007/08:T547 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp), 2007/08:MJ440 av Désirée Pethrus Engström (kd) och 2007/08:A402 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkandena 23–27.

### *Resultatredovisning och måluppfyllelse*

Utskottet välkomnar den numera inledda översynen av de transportpolitiska målen. Som utskottet anfört tidigare har riksdagen efterlyst ett utvecklingsarbete som leder till tydligt uppställda mål som är lätta att följa upp (bl.a. bet. 2005/06:TU1 respektive 2005/06:TU5 samt bet. 2005/06:FiU1). I dessa sammanhang har utskottet uttalat att det för transportområdet är karakteristiskt med en långtgående delegering av befogenheter från riksdagen till regeringen och vidare till de statliga trafikmyndigheterna. Denna styrkedja förutsätter tydliga mål och resultatindikatorer samt konkreta återrapporteringskrav som är kopplade till målen. Åtterapporteringskraven 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.

Av Sikas delrapport (maj 2007) i ärendet framgår att myndigheten anser att det övergripande målet är allmänt formulerat och därmed inte direkt uppföljningsbart, även om det kan ge viss vägledning vad gäller politiska prioriteringar. Samhällsekonomisk effektivitet är en princip som regeringen beslutat följa och där skatter och avgifter är ett viktigt instrument. Att däremot säga hur långt man har kommit när det gäller att låta denna princip styra transportsystemet är inte enkelt, framhålls det.

I en framtida översyn bör enligt Sikas mening följande beaktas.

- Frågan om huruvida ett mål ska vara visionärt eller konkret bör övervägas.
- Målen bör harmoniseras för de olika aktörerna.
- Målkonflikter bör markeras tydligare för att man ska kunna hantera dem lättare.
- Vissa mål bör konkretiseras; t.ex. bör regionala skillnader lyftas fram och inte döljas i begrepp som "i hela landet".
- De s.k. Smartkriterierna (specifika, mätbara, accepterade, realistiska och tidsatta) bör vara vägledande.

Sika har inför utskottet den 23 oktober 2007 lämnat ytterligare upplysningar och synpunkter i fråga om sitt uppdrag att följa upp de transportpolitiska målen, som avrapporterades i maj 2007.

I sammanhanget vill utskottet påminna om att en särskild utredare har haft i uppdrag att utvärdera styrformen resultatstyrning. I sitt betänkande Att styra staten – regeringens styrning av sin förvaltning (SOU 2007:75), som lades fram den 6 november 2007, presenterar utredaren en ny syn i ämnet. Det sägs att förvaltningens primära uppgift är att förverkliga rege ringens politik och att regeringen har att omvandla politiska ambitioner till konkreta uppdrag för myndigheterna. Utredaren anser att dessa bör formuleras så att respektive myndighet själv råder över eller har rimliga möjligheter att genom olika åtgärder kunna lyckas med uppdraget. Verksamheter och myndigheter är olika, konstateras det vidare. Styrsystemet bör därför göra det möjligt för politikerna att styra på ett varierat sätt. Till följd av detta resonemang bör styrningens gemensamma nämnare vara så liten som möjligt.

Utskottet anser det angeläget med en fortlöpande utveckling av styrningsfrågor, däribland frågor om mål och resultat. Som har framgått i det föregående finns ett pågående arbete i dessa avseenden – såväl när det gäller generellt om mål- och resultatstyrning som specifikt när det gäller utskottets beredningsområde.

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

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner regeringens förslag till nytt övergripande mål för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post. Målet ska vara säkra och lättillgängliga kommunikationer som i första hand tillhandahålls genom marknaden samt ett stort utbud av tjänster som underlättar vardagen för hushåll och företag i hela landet. Motion 2007/08:Fi277 yrkande 111 (s) avslås.

Jämför reservation 2 (s) och särskilt yttrande 2 (v).

### 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 IT, elektronisk kommunikation och post i budgetpropositionen för år 2008 inom utgiftsområde 22. Inledningsvis redovisas kortfattat politikområdets omfattning och mål.

Det regeringsförslag som behandlas är punkt 18 i budgetpropositionen, utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2007/08:1), där regeringen föreslår att riksdagen godkänner det mål för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post som regeringen föreslår ersätta nuvarande mål för politikområdet (avsnitt 11.4 i propositionen).

Vidare behandlar utskottet förslag i följande motion:

– 2007/08:Fi277 av Mona Sahlin m.fl. (s) yrkande 111.

### Politikområdets omfattning och mål

Politikområdet omfattar IT, elektronisk kommunikation och post. Det nuvarande övergripande målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post är att alla ska ha tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster. I budgetpropositionen föreslår regeringen ett nytt övergripande mål för politikområdet, vilket utskottet återkommer till nedan.

Post- och telestyrelsen (PTS) är sektors- och tillsynsmyndighet inom områdena elektronisk kommunikation och post. Bolaget Posten AB är verksam 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).

### *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).

### *Kassaservice och grundläggande betaltjänster*

Det tidigare målet för den grundläggande kassaservicen var 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). Resultaten inom området redovisas utifrån detta mål i budgetpropositionen.



Det nya politiska mål som riksdagen har fattat beslut om med anledning av propositionen Statens ansvar för vissa betaltjänster som gäller fr.o.m. den 1 juli 2008 är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

## Propositionen

### Nytt övergripande mål

Regeringen anger att utvecklingen inom politikområdet i första hand är marknadsledd. Utgångspunkten är att marknaden tillhandahåller infrastruktur och tjänster. Statens roll är att bidra till att skapa goda förutsättningar för en väl fungerande marknad och därigenom bidra till målets uppfyllande. Staten kan komma att överväga åtgärder, exempelvis då det är samhällsekonomiskt motiverat. Det offentliga har ett visst ansvar där marknaden av olika anledningar inte fungerar tillfredsställande och där allmänna intressen inte tillgodoses, t.ex. för vissa samhällstjänster. Grundtanken med avregleringarna på tele- och postområdena är att en effektiv konkurrens ska leda till att hushåll och företag får bästa möjliga utbud av tjänster och att detta sker på ett samhällsekonomiskt mer effektivt sätt än genom monopol. Kommunikationstjänsterna bör vara moderna och robusta. Hushåll och företag bör genom väl fungerande marknader erhålla största möjliga utbud av tjänster för att på så sätt underlätta deras vardag.

Enligt regeringen bör det övergripande målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post återspegla denna inriktning. Det finns därför anledning att ändra målet för politikområdet så att det tydligt uttrycker nyttan av allas tillgång till moderna kommunikationer och en effektivt fungerande infrastruktur, nämligen att underlätta vardagen för människor och företag i hela landet.

Regeringen föreslår därför att det nuvarande målet för politikområdet ersätts. Det nya målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post är säkra och lättillgängliga kommunikationer, som i första hand tillhandahålls genom marknaden, samt ett stort utbud av tjänster som underlättar vardagen för hushåll och företag i hela landet.

Det föreslagna målet fokuserar på vikten av konkurrens, upphandling av tjänster samt väl fungerande marknader.

Det övergripande målet preciseras sedan genom det IT-politiska målet, målet för sektorn elektronisk kommunikation, det postpolitiska målet samt målet för grundläggande betaltjänster. Dessa riksdagsbeslutade mål föreslås ligga kvar under det övergripande politikområdesmålet.

## Resultat

### *IT*

Post- och telestyrelsen (PTS) har på regeringens uppdrag redovisat läget avseende utbyggnaden av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet (Bredband i Sverige 2007, PTS-ER-2007:17). Förekomsten av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet i tätorter har enligt myndigheten förbättrats under år 2006. Områdesnät och/eller anslutningspunkt till ortssammanbindande nät saknades i januari 2007 i 41 tätorter i landet. Med tätort menas ett tätbebyggt område med minst tvåhundra invånare och där avståndet mellan husen är mindre än tvåhundra meter. Förekomsten av nät utanför tätorter har ökat men är inte lika väl kartlagd. Från år 2003 till år 2007 har antalet kilometer nät av fiber och radio ökat med över 25 %. Antalet tätorter utan anslutning till ortssammanbindande nät har minskat från ca 130 till 29. Antalet tätorter som inte har områdesnät har minskat från över 1 000 till 41.

Den andel av Sveriges befolkning som bor i områden som kan erbjudas bredband är ca 97 %, enligt PTS bedömning. På grund av tekniska begränsningar kan dock så många inte samtidigt vara abonnenter. Antalet faktiska bredbandsabonnemang med fast uppkoppling har mer än dubblerats sedan ingången av år 2003, och i dag har nära hälften av alla hushåll abonnemang. Ökningen under år 2006 var nära 26 %. PTS har bedömt att ca 136 000 hushåll och företag saknar tillgång till etablerad eller planerad bredbandsinfrastruktur.

Utöver infrastruktur behövs tillförlitliga elektroniska tjänster. Jämfört med andra europeiska länder har svenska företag en mycket hög IT-mognad, t.ex. när det gäller andelen företag som använder Internet för marknadsföring, service och support, finansiella transaktioner, marknadsbevakning och utbildning av personal. Det finns dock stora skillnader mellan företagen beroende på storlek och bransch. Tillgänglig statistik visar att små och medelstora företags IT-användning fortsätter att ligga efter och utvecklas i relativt långsam takt.

När det gäller IT och jämställdhet framgår av budgetpropositionen att förra regeringen i december 2005 gav PTS i uppdrag att genomföra ett mentorskapsprojekt i syfte att öka antalet kvinnor bland högre chefer i sektorn. Resultatet redovisades i juni 2007. Mentorskapsprojektet bedöms av PTS och av dem som deltog i projektet vara ett bra verktyg för att genomföra bestående förändringar, men det krävs ett äkta och varaktigt engagemang från företagets ledning. PTS gör bedömningen att branschen genom en branschorganisation visat tydligt intresse att driva mentorskapsprogrammet vidare.

### *Elektronisk kommunikation*

Post- och telestyrelsen (PTS) har utifrån lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation nu analyserat samtliga 18 delmarknader inom området för att se om konkurrensen fungerar eller om skyldigheter måste åläggas någon operatör. Sammantaget har PTS fattat beslut om att sådana skyldigheter inte ska införas på sju delmarknader. Sverige är det land inom EU som för flest delmarknader avstått från att ålägga operatörerna särskilda skyldigheter. Möjligheten till reglering, bl.a. tillträdesskyldigheter, driver ofta fram en positiv marknadsutveckling.

Regeringen gav under hösten 2006 PTS i uppdrag att beskriva och analysera utvecklingen av utbyggnaden av mobila kommunikationsnät. PTS redovisade uppdraget i mars 2007. PTS slutsatser var att Sverige får anses ha en mycket god täckning vad gäller mobila kommunikationsnät för det stora flertalet län i landet, i synnerhet vad gäller taltjänster. När det gäller taltjänster i norra Sverige så finns sju län som i vissa områden helt saknar täckning. Vad avser tjänster som kräver högre prestanda än vad taltjänster kräver så finns s.k. vita fläckar även i södra Sverige. Operatörernas sammanlagda yttäckning var vid mättillfället ca 70 % och per den 1 juli 2007 ska den uppgå till minst 80 %. Sverige har även en mycket god befolkningstäckning, speciellt tack vare de väl utbyggda 3G-näten. Det är endast ett fåtal länder i världen som har en mer omfattande befolkningstäckning. Räknet på hela befolkningen på drygt 9 miljoner hade 97–98 % täckning av någon operatör den 1 december 2006.

I syfte att utveckla IT-användning för personer med funktionshinder har PTS upphandlat ett flertal projekt, däribland ett projekt som möjliggör teckentolkning via mobiltelefon. Projektet har rönt stor uppmärksamhet internationellt. Ett resultat av projektet med digital distribution av talböcker är att antalet försändelser och därigenom portokostnaden för anslagsfinansierad blindskrift minskar.

Samhällets beroende av elektronisk kommunikation ökar, liksom sårbarheten. Robusthets- och krishanteringsarbetet inom sektorn har byggts upp under flera år. Arbetet bygger på samverkan mellan privata och offentliga aktörer där såväl stat som näringsliv har investerat i robustethöjande åtgärder. Detta bygger också på ett ömsesidigt förtroende dels mellan operatörer, dels mellan näringsliv och staten (teleoperatörer, elbolag, nätoperatörer, PTS m.fl.). Arbetet måste utvecklas ytterligare för att öka robustheten och minska samhällets sårbarhet. Vid årsskiftet 2006/07 var PTS engagerat i ett stort antal projekt avseende upphandling av robustethöjande åtgärder med ett ökat antal aktörer. Projekten har medfört att sårbarheter kunnat byggas bort och återställningsarbeten som orsakats av bl.a. extremt väder kunnat hanteras på ett bättre sätt än tidigare.

### *Post*

Statens krav på Posten AB har uppfyllts avseende service och kvalitet på den samhällsomfattande posttjänsten. Enligt Post- och telestyrelsens (PTS) bedömning har målen som regeringen satt upp för postområdet uppnåtts. Genom PTS ekonomiska tillsyn har myndigheten kontrollerat att den samhällsomfattande posttjänsten tillhandahållits till rimliga priser.

I syfte att rationalisera och effektivisera utdelningen har Posten genomfört en omfattande översyn av lantbrevbäringen. Detta har lett till ändrad placering av åtskilliga postlådor och i vissa fall till missnöje bland dem som berörs. Vid den kartläggning av hushållens avstånd till postlådor på landsbygden som PTS genomförde år 2006 framkom att av de 743 310 postmottagare som betjänas av lantbrevbärare är det 6 510 postmottagare som har mer än 1 000 meter till sin postlåda.

När det gäller tjänster som personer med funktionshinder har tillgång till på postområdet finns det dels utsträckt lantbrevbärarservice, dels portofri befordran av blindskriftsförsändelser. Inga uppenbara luckor i utbudet av tjänster på postområdet för personer med funktionshinder har påvisats.

### *Kassaservice och grundläggande betaltjänster*

För att undersöka om servicen svarar mot kundernas behov har Post- och telestyrelsen (PTS) bl.a. följt utvecklingen på kassaserviceområdet och genomfört en undersökning av allmänhetens kassatjänstvanor.

För personer med funktionshinder har särskilt viktiga tjänster tillhandahållits. När det gäller posttjänster har också kassaservice omfattats av upphandling av utsträckt lantbrevbäring för äldre och funktionshindrade i glesbygd. Dessa grupper har därigenom erbjudits kassaservice i hemmet. PTS gör för samma period bedömningen att den grundläggande kassaservice som erbjuds genom Posten AB:s försorg svarar mot samhällets behov.

## Motionen

I motion 2007/08:Fi277 yrkande 111 av Mona Sahlin m.fl. (s) föreslås att riksdagen avslår regeringens förslag till nytt övergripande mål för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post.

## Utskottets ställningstagande

### **Nytt övergripande mål**

Utskottet instämmer i vad regeringen anför i propositionen om att utgångspunkten för politikområdet ska vara att marknaden tillhandahåller infrastruktur och tjänster. Enligt utskottets mening är det statens roll att bidra till att skapa goda förutsättningar för en väl fungerande marknad och därigenom bidra till målets uppfyllande. Staten kan komma att överväga åtgärder exem-

pelvis då det är samhällsekonomiskt motiverat. Det offentliga har också ett visst ansvar där marknaden av olika anledningar inte fungerar tillfredsställande och där allmänna intressen inte tillgodoses, t.ex. för vissa samhällstjänster. Utskottet vill erinra om att grundtanken med avregleringarna på telekommunikations- och postområdena är att en effektiv konkurrens ska leda till att hushåll och företag får bästa möjliga utbud av tjänster och att detta sker på ett samhällsekonomiskt mer effektivt sätt än genom monopol. Utskottet delar därför regeringens syn att det övergripande målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post bör återspegla denna inriktning och att det därför finns anledning att ändra målet för politikområdet.

Mot den bakgrunden tillstyrker utskottet regeringens förslag att det övergripande målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post ska vara säkra och lättillgängliga kommunikationer, som i första hand tillhandahålls genom marknaden, samt ett stort utbud av tjänster som underlättar vardagen för hushåll och företag i hela landet.

Motion 2007/08:Fi 277 yrkande 111 (s) som vill avslå regeringens förslag om nytt mål för politikområdet avstyrks följaktligen.

Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram frågor om IT-säkerhet som en viktig del i den fortsatta IT-utvecklingen där beroendet av IT-system i såväl offentlig som privat sektor ökar alltmer. Säkerheten i våra IT-system berör många aktörer och sektorer i samhället och innefattar allt från bl.a. virusattacker hos enskilda användare, integritets- och sekretessfrågor till frågor om rikets säkerhet. Användningen av IT, som är väl integrerat i vårt samhälle, gör att frågor om säkerheten i våra IT-system måste beaktas inom alla samhällsområden och sektorer för att människor ska kunna känna förtroende för tekniken, för myndigheter och för e-förvaltningen. Ansvar för dessa frågor ligger närmast hos de myndigheter, företag och organisationer som har det normala verksamhetsansvaret. Informationssäkerhetsfrågorna har utretts vid ett flertal tillfällen, dock främst ur krishanteringsspektiv och säkerhetspolitiskt avseende. Utskottet kan därför instämma i vad regeringen anför i budgetpropositionen om att det breda informationssäkerhetsarbetet i samhället och statens roll i detta är en fråga som kräver fortsatt analys.

## **Mål- och resultatfrågor**

När det gäller mål- och resultatfrågor vill utskottet inledningsvis framhålla att utskottet i samband med de årliga budgetberedningarna vid upprepade tillfällen efterlyst ett utvecklingsarbete som leder till tydligt uppställda mål som är lätta att följa upp och att ett fortsatt utvecklingsarbete är angeläget för att konkretisera innebörden av målen. Även i de fall målen inte formuleras i termer av vad som ska ha uppnåtts en viss tidpunkt, har utskottet ändå ansett det viktigt att ett utvecklingsarbete bedrivs för att förbättra möjligheterna att göra en meningsfull uppföljning av effekterna av de statliga

insatserna, bl.a. genom att orsakssambanden mellan statliga insatser och uppnådda resultat klarläggs. Utskottet har också framhållit värdet av en redovisning av uppnådda resultat för politikområdet som helhet och över tiden i syfte att få en mer samlad bild av utvecklingen mot de mål inom politikområdet som riksdagen har beslutat om.

Utskottet kan konstatera att en särskild utredare har fått i uppdrag att utvärdera styrformen resultatstyrning (dir. 2006:30). Enligt direktiven ska utredaren 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. Uppdraget är nu avslutat och betänkandet (SOU 2007:75) Att styra staten – regeringens styrning av förvaltningen – har överlämnats till regeringen.

I betänkandet presenteras en ny syn på hur regeringen kan styra sin förvaltning. Synen bygger på att förvaltningens primära uppgift är att förverkliga regeringens politik och att regeringen har att omvandla politiska ambitioner till konkreta uppdrag för myndigheterna. Enligt betänkandet får detta konsekvenser både för regeringen och för myndigheterna. Inte minst inom Regeringskansliet kommer det att skapa förutsättningar för en förskjutning från rutinmässiga arbetsuppgifter till långsiktiga och strategiska uppgifter. Fokus i styrningen läggs på verksamheterna snarare än myndigheterna. I betänkandet lämnas vidare bl.a. förslag på hur riksdagens behov av information och underlag för omprövningar kan utformas.

Utskottet välkomnar att frågor om styrningen av den statliga förvaltningen nu blivit omsorgsfullt utredda och utgår ifrån att regeringen i den fortsatta beredningen uppmärksammar vad bl.a. utskottet vid upprepade tillfällen i samband med de årliga budgetberedningarna gett uttryck för i dessa frågor.

Utskottet vill med anledning av resultatredovisningen i propositionen även peka på den utredning (dir. 2007:118) regeringen tillsatte i juli 2007 och som ska utvärdera hur nuvarande bredbandsstöd fungerat. En särskild utredare ska ta ställning till om det är motiverat med fortsatta statliga åtgärder för att främja bredbandsutbyggnad i små orter och på landsbygd och i så fall föreslå stödinsatser och finansiering av dessa. Uppdraget ska redovisas senast den 18 april 2008.

Slutligen vill utskottet när det gäller värdefull resultatinformation inom politikområdet lyfta fram det regeringsuppdrag som i september 2007 gavs till Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) om ökad kunskap om de s.k. digitala klyftorna. Sika har överlämnat en delrapport till regeringen den 7 november 2007, vari redovisas en inventering bland organisationer – huvudsakligen offentliga myndigheter och intresseorganisationer – av olika insatser som syftar till att överbrygga digitala klyftor. Av rapporten framgår att det finns ett flertal olika projekt som med teknikens hjälp underlättar för funktionshindrade personer och äldre i vardagen och att deras olika förutsättningar inkluderas i utvecklingen av diverse digitala produkter och tjänster. Bland medborgare med utländsk bakgrund kan det finnas grupper

där kunskap och förutsättningar för nyttjande av informationsteknik är låg. Endast ett fåtal insatser riktade till dessa individer har identifierats. Av rapporten framgår också att det finns många vägledningar och kompetenshöjande information om digitala tjänster och produkter utlagda på Internet – det forum där flertalet individer saknar kunskap och förutsättningar att använda.

## Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen anvisar för budgetåret 2008 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer anslag enligt regeringens förslag. Detta innebär att 35 760 miljoner kronor fördelas till olika ändamål inom utgiftsområdets två politikområden: 35 208 miljoner kronor till politikområdet Transportpolitik och 552 miljoner kronor till politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post. Riksdagen godkänner vidare regeringens förslag till låneramar och ekonomiska bemyndiganden inom området. Ställningstagandet innebär att samtliga motionsförslag om alternativa anslagsberäkningar avslås.

Jämför särskilda yttrandena 3 (s), 4 (v) och 5 (mp).

### **Avsnittets innehåll**

I detta avsnitt behandlar utskottet regeringens och motionärernas förslag till medelsanvisningar, låneramar och vissa ekonomiska förpliktelser för budgetåret 2008 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

De regeringsförslag som behandlas är följande tio punkter i budgetpropositionen, utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2007/08:1), där regeringen föreslår att riksdagen

1. godkänner att regeringen för 2008 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 14 000 000 000 kr för Vägverket för investering i närtid, E 6 Svinesundsförbindelsen, prioriterade vägprojekt och omfinansiering av de s.k. storstadspaketet i Stockholm och Göteborg m.m. (avsnitt 5.6.2 i propositionen),

2. bemyndigar regeringen att under 2008 för ramanslag 36:2 Vaghållning och statsbidrag ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 47 800 000 000 kr efter 2008 (avsnitt 5.6.2 i propositionen),

3. godkänner att regeringen för 2008 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 15 400 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldriftsanläggningar och prioriterade järnvägsprojekt m.m. (avsnitt 6.6.2 i propositionen),
4. bemyndigar regeringen att under 2008 för ramanslag 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 74 000 000 000 kr efter 2008 (avsnitt 6.6.2 i propositionen),
5. godkänner att regeringen för 2008 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 16 000 000 000 kr till Botniabanan AB för fortsatt utbyggnad av Botniabanan (avsnitt 6.6.2 i propositionen),
6. bemyndigar regeringen att under 2008 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 25 000 000 000 kr efter 2008 (avsnitt 6.6.2 i propositionen),
7. bemyndigar regeringen att under 2008 för ramanslag 36:12 Trafikavtal ge Rikstrafiken befogenheter att ingå ekonomiska förpliktelser i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 150 000 000 kr under 2009–2018 (avsnitt 9.6.2 i propositionen),
8. bemyndigar regeringen att under 2008 för ramanslag 37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 240 000 000 kr under 2009–2012 (avsnitt 11.9.2 i propositionen),
9. bemyndigar regeringen att under 2008 för ramanslag 37:3 Ersättning till Posten AB (publ.) för grundläggande kassaservice m.m. ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 480 000 000 kr under 2009–2010 (avsnitt 11.9.3 i propositionen),
10. för budgetåret 2008 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med regeringens förslag i bilaga 2.

Vidare behandlar utskottet följande motioner med förslag till anslag inom utgiftsområdet:

- 2007/08:Fi277 av Mona Sahlin m.fl. (s) yrkandena 112–115,
- 2007/08:T412 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 6,
- 2007/08:T493 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 1, 2, 10, 11, 13 och 15,
- 2007/08:T510 av Christina Axelsson m.fl. (s) yrkandena 1–5 och 13,
- 2007/08:T529 av Lars Ohly m.fl. (v) och
- 2007/08:T531 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 2.



## Politikområdet Transportpolitik

I nedanstående tabell redovisas de i regeringens proposition föreslagna anslagsnivåerna för 2008 inom politikområdet Transportpolitik samt de i följdmotionerna föreslagna ändringarna i förhållande till regeringens förslag.

### Anslag inom politikområdet Transportpolitik

*Avrundat till miljoner kronor*

Anslag		Propositionen	s	v	mp
36:1	Vägverket: Administration	1 006		59	
36:2	Väghållning och statsbidrag	17 701	-172	-7 593	-202
36:3	Banverket: Administration	671		90	
36:4	Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	13 671		-5 900	1 791
36:5	Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	248			
36:6	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	211		70	
36:7	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62			
36:8	Sjöfartsregistret	6			
36:9	Rederinämnden: Administration	1			
36:10	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	81			
36:11	Rikstrafiken: Administration	27			
36:12	Trafikavtal	986		2 338	
36:13	Viss internationell verksamhet	3			
36:14	Statens väg- och transportforskningsinstitut	38		3	
36:15	Statens institut för kommunikationsanalys	54		1	
36:16	Järnvägsstyrelsen	61		1	
36:17	Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.	380			
(Nytt)	Strategiska infrastrukturinvesteringar i vägar och järnvägar		3 795		
(Nytt)	Ökad kapacitet i kollektivtrafiken				275
(Nytt)	Riktat statsbidrag till Stockholmsregionen m.a.a. trängsel-skatten		202		202
<b>Summa</b>		<b>35 208</b>	<b>3 825</b>	<b>-10 931</b>	<b>2 066</b>

## Propositionen

### Verksamhetsområdet Väg

#### *Vägverket: Administration*

Anslaget används för Vägverkets förvaltningskostnader. 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/prestationer. Kostnader för Vägtrafikinspektionen beräknas i stort vara oförändrade under 2008 jämfört med 2007, dvs. ca 20 miljoner kronor. Vidare finansieras transportpolitiska utredningar och bolagsförvaltning som inte är direkt hänförliga till Vägverkets produkter och tjänster från anslaget.

Regeringen föreslår att 1 006 miljoner kronor anvisas under anslaget för 2008, vilket är en ökning med 143 miljoner kronor jämfört med 2007. Utöver sedvanlig pris- och löneuppräknings består höjningen av Vägverkets anslag av dels 120 miljoner kronor för att finansiera ett tidigare underskott inom körkortsverksamheten, dels 15 miljoner kronor för att finansiera det inkomstbortfall som uppkommer då vissa registerhållningsavgifter slopas inom ramen för det s.k. konkurrenskraftspaketet för jordbruksnäringen.

#### *Väghållning och statsbidrag*

Anslaget finansierar

- sektorsuppgifter, vilket innefattar samlande, stödjande och pådrivande insatser inom trafiksäkerhet och miljö, kollektivtrafik, handikappfrågor, färdtjänst, 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 och
- investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som görs med överskott från trängselskatten.

Anslaget får vidare användas 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 2008 föreslår regeringen att anslaget ska uppgå till 17 701 miljoner kronor. Detta innebär en minskning jämfört med 2007 vilket förklaras av att regeringen i tilläggsbudget för innevarande år föreslår att anslaget ökas med 7 000 miljoner kronor till 23 839 miljoner kronor för att finansiera en extra amortering av den samlade låneskulden avseende vägprojekt. Anslagsbehovet för räntor och återbetalning av lån för vägar 2008 blir därigenom ca 870 miljoner kronor lägre än vad som tidigare beräknats. Dessa medel fördelas så att 385 miljoner kronor tillförs drift och underhåll av vägar, 385 miljoner kronor tillförs investeringar i nationell plan och 100 miljoner kronor tillförs bidrag för drift och byggande av enskilda vägar. Genom denna extra satsning avser regeringen att förbättra vägarnas tillförlitlighet.

Trängselskatt infördes i Stockholm den 1 augusti i år. Intäkterna ska användas till investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen, såsom förbifart Stockholm och andra angelägna insatser för att öka framkomligheten i vägnätet. Regeringen avser att för detta ändamål upprätta en anslagspost under anslag 36:2 Vaghållning och statsbidrag som utgör skillnaden mellan inkomster av trängselskatten och system- och administrationskostnader. Under 2008 beräknas det överskott som kan användas för investeringar uppgå till 202 miljoner kronor.

Då riksdagen fattat beslut om anslag ankommer det på regeringen att fördela detta på anslagsposter och anslagsdelposter. I propositionen redovisas följande preliminära fördelning för 2008:

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

*Avrundat till miljoner kronor*

<b>Anslagspost/delpost</b>	<b>Anslag 2007</b>	<b>Beräknat 2008</b>
Sektorsuppgifter	517	539
Myndighetsutövning	300	313
Investeringar i nationell plan	2 806	3 248
Investeringar i regional plan	1 925	2 005
Bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion	1 249	1 301
Drift och underhåll	7 434	8 070
Räntor och återbetalning av lån för vägar	8 608	881
Bidrag för drift och byggande av enskilda vägar	702	831
Storstadsöverenskommelsen	35	36
Bidrag i regionala planer	256	267
Trängselskatt i Stockholm		202
Till Regeringskansliets disposition	2	2
Till Verket för innovationssystem	5	5
<b>Summa</b>	<b>23 839</b>	<b>17 701</b>

*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 inkludera framtida räntekostnader på upptagna lån. Bemyndigandet för 2008 föreslås till 47 800 miljoner kronor.

*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 2006 var Vägverkets skuld för broar 152 miljoner kronor, för specifika vägobjekt 6 104 miljoner kronor och för de s.k. storstadspaketen 11 533 miljoner kronor. Efter den extra amortering av låneskulden som föreslås i tilläggsbudgeten för innevarande år blir vid årets slut Vägverkets skuld för broar 139 miljoner kronor, för specifika vägobjekt 4 188 miljoner kronor och för de s.k. storstadspaketen 7 225 miljoner kronor. I propositionen föreslås att riksdagen godkänner att regeringen för 2008 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 14 000 miljoner kronor för följande ändamål: broinvesteringar, väg E 6 Ljungskile, E 6 Svinnesundsförbindelsen, prioriterade vägprojekt och de s.k. storstadspaketet i Stockholm och Göteborg.

*Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.*

Anslaget finansierar system- och administrationskostnader för trängselskatten samt kostnader för uppföljning.

Regeringen föreslår att 380 miljoner kronor anvisas under anslaget för 2008, vilket är 81 miljoner kronor lägre än föregående år.

## Verksamhetsområdet 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 och bolagsförvaltning från anslaget.

Regeringen föreslår att anslaget för 2008 ska uppgå till 671 miljoner kronor, vilket är i paritet med föregående år. 11 miljoner kronor som tidigare belastat anslaget Banverket: Administration överförs till anslaget Järnvägsstyrelsen till följd av det europeiska harmoniseringsarbetet i form av normering, ökad marknadsövervakning och drift av register.

### *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 och
- riskavgift för hantering av statliga lånegarantier till Öresundsbrokonsortiet som disponeras av Riksgäldskontoret.

För 2008 föreslår regeringen att anslaget ska uppgå till 13 671 miljoner kronor. Detta innebär en minskning jämfört med 2007 vilket förklaras av att regeringen i tilläggsbudget för innevarande år föreslår att anslaget ökas med 3 000 miljoner kronor till 16 441 miljoner kronor för att finansiera en extra amortering av den samlade låneskulden avseende järnvägsprojekt. Anslagsbehovet för räntor och återbetalning av lån för järnvägar 2008 blir därigenom ca 330 miljoner kronor lägre än vad som tidigare beräknats. Motsvarande belopp kommer därför i stället att kunna satsas på angelägna drift- och underhållsinsatser för att stärka robustheten i järnvägssystemet.

Då riksdagen fattat beslut om anslag ankommer det på regeringen att fördela beloppet på anslagsposter och anslagsdelposter. I propositionen redovisas följande preliminära fördelning för 2008:

#### **Fördelning av anslag 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter**

*Avrundat till miljoner kronor*

<b>Anslagspost/delpost</b>	<b>Anslag 2007</b>	<b>Beräknat 2008</b>
Myndighetsutövning	8	7
Bidrag till Inlandsbanan och Öresunds- brokonsortiet	367	392
Sektorsuppgifter	185	189
Investeringar i nationell plan	7 273	7 151
Drift, underhåll och trafikledning	4 009	4 732
Räntor och återbetalning av lån	4 514	1 115
Riskavgift för Öresundsbrokonsortiet	85	85
<b>Summa</b>	<b>16 441</b>	<b>13 671</b>

#### *Ekonomiska förpliktelser för Banverket*

Den verksamhet som Banverket bedriver innebär att myndigheten ingår långsiktiga avtal innebärande ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Detta gäller både avtal om investeringar och avtal rörande drift och underhåll. Banverket har också regeringens uppdrag att lämna bidrag för olika ändamål. För att kunna planera sin verksamhet måste bidragstagaren normalt veta i förväg att bidraget kommer att betalas ut. Regeringen 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 74 000 miljoner kronor för 2008. Beräkningarna omfattar framtida räntekostnader på upptagna lån.

#### *Lån inom Banverket*

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

Inom Banverket finns särskilda lån upptagna för att finansiera anläggningstillgångar, Banverkets investeringar i vissa järnvägsprojekt som ingår i gällande planer (den s.k. närtidssatsningen), eldrifts- och teleanläggningar, telenätsutrustning, 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 2006 var Banverkets skuld för eldriftsanläggningar 6 422 miljoner kronor, för vissa investeringar i Stockholmsområdet 1 962 miljoner kronor, för närtidssatsningar 3 411 miljoner kronor, för prioriterade järnvägsprojekt 2 236 miljoner kronor och för teleanläggningar 1 031 miljoner kronor. Efter den extra amortering av låneskulden som föreslås i tilläggsbudgeten för innevarande år kommer Banverkets lån avseende närtidssatsningen att i huvudsak vara slutamorterade 2007.

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner att regeringen för 2008 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 15 400 miljoner kronor för Banverkets investeringar i eldriftsanläggningar och prioriterade järnvägsprojekt m.m.

### *Botniabanan*

Riksdagen har bemyndigat regeringen att godkänna ett avtal om byggande 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). Sedan 2007 förvaltas Botniabanan AB av Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

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 2008 föreslår regeringen ett bemyndigande för Botniabanan på 25 000 miljoner kronor. För byggandet av Botniabanan föreslår regeringen en låneram om 16 000 miljoner kronor för budgetåret 2008.

### *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 fordonregister över svenska järnvägsfordon och ett infrastrukturregister över den svenska infrastrukturen.

Regeringen föreslår att 61 miljoner kronor anvisas under anslaget för 2008, vilket innebär en ökning med 11 miljoner kronor jämfört med anvisat anslag året innan. Ökningen förklaras av utökade arbetsinsatser för Järnvägsstyrelsen till följd av det europeiska harmoniseringsarbetet i form av normering, ökad marknadsövervakning och drift av register.

### *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 för 2008.

### **Verksamhetsområdet Sjöfart**

#### *Ersättning för sjöräddning, 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 kostnader för sjöräddnings- och 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 211 miljoner kronor anvisas under anslaget för 2008, vilket innebär en ökning med 141 miljoner kronor jämfört med innevarande år. Ökningen föreslås för att kompensera för ökade kostnader för sjöräddningsverksamheten, i synnerhet avseende användningen av helikopterresurser.

#### *Ersättning för viss kanaltrafik m.m.*

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

Regeringen föreslår att 62 miljoner kronor anvisas för detta ändamål för 2008, vilket är samma nivå som innevarande år.

#### *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 2008. Detta motsvarar anslagsnivån för innevarande år.

#### *Rederinämden: Administration*

Anslaget används för Rederinämdens kostnader för administration, arvodet m.m. Rederinämden disponerar avgiftsintäkterna om ca 900 000 kr från verksamheten.



Regeringen föreslår att 1 miljon kronor anvisas för att täcka kostnaderna för verksamheten under 2008. Detta motsvarar anslagsnivån för innevarande år.

## **Verksamhetsområdet 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. Anslaget är avsett att finansiera delar av driftunderskotten vid kommunala och privata trafikflygplatser. Genom riksdagens beslut med anledning av propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308) fastställdes de kompletterande riktlinjer som gäller vid fördelningen av driftbidrag till icke-statliga flygplatser.

Regeringen föreslår att 81 miljoner kronor anvisas för budgetåret 2008. Detta är samma nivå som för innevarande år.

## **Verksamhetsområdet 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.

Regeringen föreslår att 27 miljoner kronor anvisas under anslaget för 2008. Detta motsvarar anslagsnivån för 2007.

### *Trafikavtal*

Anslaget används för statens trafikavtal rörande transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik. Anslaget finansierar även tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis vid ingående av nya avtal samt vissa förvaltningskostnader som är direkt hänförliga till trafikavtal.

För att täcka utgifterna för trafikavtal föreslår regeringen att 986 miljoner kronor anvisas under 2008. Detta motsvarar anslagsnivån för 2007.

### *Ekonomiska förpliktelser avseende trafikavtal*

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 2008, i fråga om ram-

anslag 36:12 Trafikavtal, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 150 miljoner kronor.

## **Verksamhetsområdet Forskning och analys**

### *Viss internationell verksamhet*

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

Regeringen föreslår att 3 miljoner kronor anvisas under anslaget för 2008, vilket innebär en ökning med 500 000 kr jämfört med föregående år. Ökningen förklaras av att kostnaderna för medlemsavgifter i vissa internationella organisationer har ökat.

### *Statens väg- och transportforskningsinstitut*

Anslaget för Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) ska täcka kostnader för kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning, administration och det nationella transportforskningsbiblioteket BIC. Anslaget får också användas till forskning och medfinansiering av VTI:s deltagande i EU-projekt.

Regeringen föreslår att 38 miljoner kronor anvisas under anslaget för 2008, vilket motsvarar föregående års anslagsnivå efter pris- och löneomräkning.

### *Statens institut för kommunikationsanalys*

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

Regeringen föreslår att 54 miljoner kronor anvisas under anslaget för 2008, vilket motsvarar föregående års anslagsnivå efter pris- och löneomräkning.

## **Motionerna**

### **Socialdemokraterna**

I motion 2007/08:Fi277 av Mona Sahlin m.fl. (s) och motion 2007/08:T510 av Christina Axelsson m.fl. (s) föreslås en förtida amortering på 3 000 miljoner kronor under 2008 för att öka investeringsmöjligheterna inom infrastrukturområdet. Amorteringen innebär att anslagsutrymmet för

2008 ökar med ca 330 miljoner kronor. Av detta föreslås 200 miljoner kronor riktas till infrastruktursatsningar, bl.a. inom järnvägssektorn. Motionärerna föreslår även ytterligare en förtida amortering på 10 000 miljoner kronor på tilläggsbudget för 2007. Ett anslagssparande på ca 1 200 miljoner kronor uppstår därigenom för 2008, och partiet föreslår att anslaget sänks i motsvarande grad. Socialdemokraterna föreslår vidare att Norra länken i Stockholm, dvs. en 5 km lång trafikled mellan Stockholms innerstads norra infart Norrtull och Värtahamnen, lånefinansieras med 10 000 miljoner kronor. Likaså föreslår de att Ostlänken, dvs. en ny tvåspårig järnväg mellan Järna och Linköping, lånefinansieras med 15 000 miljoner kronor. Räntor och amorteringar för detta beräknas uppgå till 2 125 miljoner kronor under 2008. Sammantaget innebär ovanstående ett ökat anslag för infrastrukturinvesteringar inom politikområdet med 3 795 miljoner kronor för 2008.

Socialdemokraterna anser vidare att överskottet från trängselskatten (beräknat till 202 miljoner kronor för 2008) ska särredovisas och fördelas på underhåll och investeringar i stadens och länets kollektivtrafik och vägar. Socialdemokraterna föreslår slutligen att satsningar på trafiksäkerhet ökas med 30 miljoner kronor. Dessa insatser ska främst vara inriktade på barn och ungdomar och ske i samarbete med frivilligorganisationer och föreningsliv.

## **Vänsterpartiet**

Vänsterpartiet förespråkar i motion 2007/08:T529 av Lars Ohly m.fl. (v) en övergång från att infrastrukturinvesteringar anslagsfinansieras till att dessa lånefinansieras för att därigenom undvika att dagens generation står för hela betalningen av något som kan konsumeras under en längre period. Genom att lånefinansiera till infrastruktursatsningar i stället för att direktavskryva dem pekar Vänsterpartiet samtidigt på att resurser frigörs under utgiftsområdet; utrymmet under utgiftstaket ökar vilket också betyder att ramen för utgiftsområdet kan sänkas. Vänsterpartiet motsätter sig regeringens ökade anslag till väginvesteringar och föreslår att utgiftsramen för 2008 sänks med 7 593 miljoner kronor för anslaget Väghållning och statsbidrag. På samma vis anser Vänsterpartiet att utgiftsramen för anslaget Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter kan sänkas med 7 150 miljoner kronor genom en övergång till lånefinansiering. Vänsterpartiet förordar dock kraftigare satsningar på järnvägsområdet och föreslår därför att ytterligare 1 000 miljoner kronor avsätts årligen för banunderhåll under en åttaårsperiod i syfte att minska tåg förseningar med 50 %. Vidare föreslår Vänsterpartiet att 250 miljoner kronor årligen avsätts under en fyraårsperiod för att rädda nedläggningshotade bansträckor. Sammantaget innebär detta att Vänsterpartiet förordar en minskning av anslaget Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter med 5 900 miljoner kronor för 2008.

Vänsterpartiet motsätter sig i motion 2007/08:T531 av Peter Pedersen m.fl. (v) att intäkterna från trängselavgifterna i Stockholm ensidigt ska användas till att finansiera vägprojekt. Vänsterpartiet anser i stället att överskottet i huvudsak ska användas till att förbättra kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. I motion 2007/08:T529 av Lars Ohly m.fl. (v) förordas vidare en utökad satsning på interregional kollektiv persontrafik, och Vänsterpartiet föreslår därför att ytterligare 2 338 miljoner kronor avsätts för detta ändamål under 2008. Förslaget inkluderar en satsning på kollektivtrafiken på 1 500 miljoner kronor samt 800 miljoner kronor för att finansiera ett storskaligt försök med klimattaxa i två län, exempelvis Skåne och Örebro län, dvs. att invånarna i dessa län utan kostnad ska kunna använda sig av kollektiva färdmedel. Slutligen inbegrips enligt motion 2007/08:T529 av Lars Ohly m.fl. (v) och motion 2007/08:T412 av Peter Pedersen m.fl. (v) kompensation till Rikstrafiken på 38 miljoner kronor för ökade kostnader till följd av Vänsterpartiets förslag till klimatskatt för inrikesflyget.

Vänsterpartiet vill även utöka sjöfartens kapacitet in och ut från Mälaren och föreslår i detta syfte att 70 miljoner kronor avsätts för att finansiera en utbyggnad av Södertälje sluss.

Vänsterpartiet anser slutligen att myndigheterna inom politikområdet riskerar att vidkännas neddragningar av personalstyrkan på grund av regeringens låga löneuppräkningsnivå. Vänsterpartiet föreslår således höjda anslag för berörda myndigheter enligt följande: ytterligare 59 miljoner kronor till Vägverket, 90 miljoner kronor till Banverket, 3 miljoner kronor till Statens väg- och transportforskningsinstitut samt 1 miljon kronor vardera till Statens institut för kommunikationsanalys och Järnvägsstyrelsen.

## **Miljöpartiet**

Miljöpartiet anser att statens vägnät från kapacitetssynpunkt inte behöver byggas ut; Vägverkets anslag bör inte öka och i stället fokusera på ombyggnader som är önskvärda från säkerhetssynpunkt samt i större utsträckning än hittills bidra till en ökad och förbättrad kollektivtrafik samt cykling. Motion 2007/08:T493 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) förordar således att 1 500 miljoner kronor av Vägverkets anslag årligen överförs under budgetperioden från investeringar i nationell plan till att finansiera i lika delar dels åtgärder som ökar kapaciteten i kollektivtrafiken, dels utbyggnaden av gång- och cykelvägar samt bidrag av kommunernas utbyggnader. Motionärerna motsätter sig också att överskottet från trängselskatten i Stockholm örönmärks till väginvesteringar i regionen. Motionärerna vill i stället att överskottet överförs till ett nytt anslag för riktat bidrag till investeringar och underhåll i regionens kollektivtrafik.

Miljöpartiet förordar vidare en kraftfullare satsning för att förbättra järnvägsnätets kvalitet och kapacitet. Miljöpartiet förespråkar ökat underhåll samt utbyggnad av ett antal objekt som för närvarande ligger i träda på grund av bristande finansiering. För detta ändamål föreslår Miljöpartiet att

Banverkets sektorsanslag ökas med 10 300 miljoner kronor under budgetperioden; av detta ska 1 791 miljoner kronor avsättas för 2008. Miljöpartiet önskar vidare att 4 200 miljoner kronor anslås under budgetperioden, varav 275 miljoner kronor ska satsas under 2008, för bidrag till etablering och drift av lokal och regional kollektivtrafik med tydlig klimatnytta. Syftet är att härigenom öka kollektivtrafiken, framför allt spårvägar, i landets större städer.

## Politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post

I nedanstående tabell redovisas de i regeringens proposition föreslagna anslagsnivåerna för 2008 inom politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post samt de i följdmotionerna föreslagna ändringarna i förhållande till regeringens förslag.

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

*Avrundat till miljoner kronor*

Anslag	Propositionen	s	v
37:1	Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	37	5
37:2	Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	145	
37:3	Ersättning till Posten AB (publ.) för grundläggande kassaservice m.m.	280	120
37:4	Informationsteknik: telekommunikation m.m.	15	
37:5	Samförläggning och kanalisation m.m.	75	
(Nytt)	Bredbandsstöd		100
<b>Summa</b>		<b>552</b>	<b>100 125</b>

## Propositionen

### *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 samhällsättaganden som tillhandahålls för funktionshindrade och totalförsvar finansieras. Likaså finansieras PTS verksamhet vad gäller kvalificerade elektroniska signaturer i huvudsak från anslaget, liksom viss verksamhet som syftar till att förverkliga delar av Sveriges politiska inriktning avseende förtroende för IT i enlighet med regeringens proposition Från IT-politik för samhället till poli-

tik för IT-samhället (prop. 2004/05:175) och delar av det IT-politiska handlingsprogram som beskrivs i regeringens proposition Ett informations-samhälle för alla (prop. 1999/2000:86).

För 2008 föreslår regeringen att anslaget ska uppgå till 37 miljoner kronor, vilket är 5 miljoner kronor mer än föregående år. Ökningen föreslås för att finansiera en ökad satsning på informationssäkerhet. Verksamheten vid Sveriges IT-incidentcentrum (Sitic) skulle därigenom kunna stärkas, med bl.a. utökad bevakning dygnet runt alla veckodagar samt ökat stöd till myndigheter i arbetet med informationssäkerhetsfrågor.

#### *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 145 miljoner kronor anvisas under anslaget för 2008, vilket är samma nivå som föregående år.

#### *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 2008.

Regeringen föreslår ett bemyndigande om ekonomiska åtaganden avseende Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade, som inklusive tidigare gjorda åtaganden, medför behov av framtida anslag på högst 240 miljoner kronor under 2009–2012.

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

Anslaget kommer 2008 till en del att utgöra ersättning till Posten AB (publ.) för tillhandahållande av grundläggande kassaservice i enlighet med lagen (2001:1276) om grundläggande kassaservice. Den lagen upphör dock att gälla per den 31 december 2008 i enlighet med regeringens förslag i propositionen Statens ansvar för vissa betaltjänster (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205), och Posten AB (publ.) får påbörja en avveckling av kassaserviceverksamheten fr.o.m. den 1 juli 2008. Under andra hälften av 2008 kommer anslaget att finansiera det statliga åtagandet att tillhandahålla grundläggande betaltjänster på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. Tillgången till grundläggande betaltjänster säkerställs genom uppdrag till PTS att upphandla tjänsterna. Anslaget ska även täcka PTS ökade förvaltningskostnader till följd av upphandlingsuppdraget. Anslaget ska vidare även

finansiera informations- och utbildningsinsatser för att underlätta övergången från nuvarande ordning till andra alternativ för de personer som i dag bedöms ha störst behov av Svensk Kassaservice.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 280 miljoner kronor anvisas under anslaget för 2008 under förutsättning att Europeiska kommissionen godkänner fortsatt statsstöd. Anslaget föreslås således minska med 120 miljoner kronor jämfört med 2007.

#### *Informationsteknik: Telekommunikation m.m.*

Anslaget finansierar insatser bl.a. i form av projekt som bidrar till att förverkliga regeringens IT-politik, liksom olika utvärderingar av IT-politiken.

Regeringen föreslår att 16 miljoner kronor anvisas under anslaget för 2008, vilket innebär en ökning med 1,5 miljoner kronor jämfört med innevarande år.

#### *Samförläggning och kanalisation m.m.*

Regeringen föreslår att ett nytt anslag för att främja utbyggnad av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet (bredband) förs upp på statsbudgeten. Anslaget ska användas till åtgärder för att främja att IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet samförläggs med annan infrastruktur, till statligt stöd för kanalisation för bredband samt till kostnader för administration av åtgärderna m.m.

Regeringen föreslår att 75 miljoner kronor anvisas anslaget under 2008.

## Motionerna

### **Socialdemokraterna**

I motion 2007/08:T510 av Christina Axelsson m.fl. (s) understryks betydelsen av att en effektiv IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet finns tillgänglig i hela landet. Motionärerna konstaterar att 136 000 hushåll och företag alltså saknar helt bredband och att ytterligare ett antal endast har tillgång till accessnät. Motionärerna föreslår således att 100 miljoner kronor avsätts till den fortsatta bredbandsutbyggnaden i kommunerna.

### **Vänsterpartiet**

I motion 2007/08:T529 av Lars Ohly m.fl. (v) avvisas regeringens föreslagna neddragning av anslaget till Postens ansvar för betaltjänster. Motionärerna anser i stället att staten måste ta ett tydligt personalansvar till följd av riksdagens beslut att avskaffa den grundläggande kassaservicen och bedömer att nuvarande nivå på anslaget, 400 miljoner kronor, är rimlig för att täcka statens kostnader.

Vänsterpartiet anser vidare att Post- och telestyrelsen riskerar att vidkännas neddragningar av personalstyrkan på grund av regeringens låga löneuppräkning. Vänsterpartiet föreslår därför att ytterligare 5 miljoner kronor anslås till myndigheten under 2008.

## Utskottets ställningstagande

### *Politikområdet Transportpolitik*

#### **Övergripande frågor**

Utskottet vill inledningsvis understryka att väl fungerande transportsystem är avgörande för den ekonomiska samt sociala utvecklingen och en förutsättning för fortsatt välfärd, sysselsättning och hållbar tillväxt i hela landet. Ett gott utbud av väg- och järnvägstransporter, sjöfart och flyg i hela landet skapar ökade valmöjligheter för människor att bo, arbeta, utbilda sig och skapa sig en aktiv fritid. Transportsystemet bidrar därigenom till att öka rörligheten och vidga arbetsmarknaden. Transportsystemet måste också fortsätta att utvecklas mot att vara samhällsekonomiskt effektivt och samtidigt erbjuda både medborgare och näringsliv en hög transportkvalitet, vara tillgängligt, jämställt och säkert samt verka för en positiv regional utveckling och en god miljö. Det kan i sammanhanget nämnas att utskottet inhämtade information om sambandet mellan infrastruktur och hållbar tillväxt vid en särskild utfrågning i oktober 2007.

Genom ett effektivt transportsystem förbättras möjligheterna för företagen i Sverige att konkurrera med sina produkter på såväl den svenska som den internationella marknaden. Utskottet vill därför även betona vikten av samverkan mellan transportslagen för att uppnå högre effektivitet och lägre transportkostnader men också i allra högsta grad för att minska negativ miljöpåverkan.

Runt om i landet finns många angelägna nya infrastrukturprojekt; samtidigt är det viktigt att sköta och underhålla den befintliga infrastrukturen. Anslagen till drift och underhåll av såväl väg- som järnvägsnätet har under en rad år varit otillräckliga i förhållande till vad som krävs för att upprätthålla en samhällsekonomiskt effektiv standard. Samtidigt har trafiken ökat varje år. Detta har lett till bristfällig standard på en stor del av väg- och järnvägsnätet med försämrade transportkapacitet och driftstörningar som följd. Transportförutsättningarna för såväl privatpersoner som näringsliv försämrats härigenom. Utskottet instämmer med regeringen i att det i princip innebär en form av kapitalförstöring att låta denna utveckling fortsätta. Utskottet ställer sig därför bakom regeringens prioritering att bevara och säkerställa befintliga vägar och järnvägar.

Liksom regeringen anser utskottet också att det finns möjligheter att genom utvecklade upphandlings- och kontraktsformer skapa samhällsekonomiska och driftsekonomiska effektivitetsvinster; såväl alternativa former för upphandling som nya metoder att organisera finansieringslösningar för



infrastruktur, däribland s.k. OPS, bör övervägas. Sådana alternativa former kan inkludera nya verktyg för att möjliggöra medfinansiering och ökad delaktighet från offentliga och privata intressenter, t.ex. kommuner, regioner och näringsliv, i form av exempelvis brukaravgifter och investeringsmedel. Givet frågans vikt anordnade utskottet en särskild utfrågning om OPS i november 2007. Utskottet har vidare tagit initiativ till en forskningsöversikt om OPS-projekt inom trafikområdet (2007/08:RFR2).

Utskottet vill liksom förra året även uppmärksamma behovet av infrastruktursatsningar i Stockholmsregionen för att bättre möta nuvarande och kommande transportbehov. Utskottet välkomnar därför den av regeringen utsedda förhandlingsmannen med uppdrag att genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur i syfte att åstadkomma en samlad trafiklösning för förbättrade förutsättningar att uppnå en förbättrad miljö och tillväxt i landet samt i Stockholmsregionen. Resultatet av förhandlingsuppdraget som ska lämnas senast den 1 december 2007 kommer att spela en viktig roll för regionens kommande trafikplanering.

Utskottet utgår ifrån att ovanstående aspekter även kommer att vara vägledande i regeringens kommande proposition om infrastruktur som aviserats för första halvåret 2008.

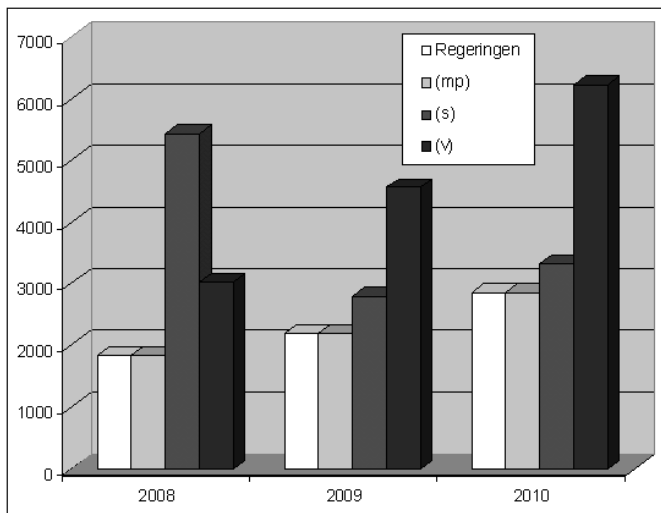
### **Anslag**

Med hänsyn till att förslag om vissa alternativa anslagsberäkningar redovisats från oppositionspartierna vill utskottet närmare redovisa sina överväganden i de av motionärerna aktualiserade frågorna.

Vänsterpartiet föreslår en generell övergång från anslagsfinansiering till lånefinansiering av infrastrukturinvesteringar. Utskottet konstaterar att även om en sådan modell frigör medel på kort sikt så kommer amorteringar och räntebetalningar att snabbt växa till en ansevärd volym och på längre sikt därför starkt begränsa det framtida manöverutrymmet; diagrammet nedan åskådliggör kostnadsutvecklingen för resten av budgetperioden. Utskottet motsätter sig att investeringskostnader på så vis vältras över på nästa generation. Motionsförslaget avstyrks. Även Socialdemokraterna förespråkar att lånefinansiering tillämpas för Norra länken i Stockholm samt Ostlänken. Härvid kan åter betonas att utskottet är öppet för möjligheten att överväga alternativa finansieringsformer som exempelvis OPS för vissa prioriterade projekt. Utskottet bedömer dock att det alltjämt behövs djupare analyser innan något slutligt ställningstagande kan göras. Utskottet väljer därför i dagsläget att avstyrka Socialdemokraternas förslag.

### Kostnad enligt framlagda förslag för räntor och amorteringar under budgetperioden inom politikområdet Transportpolitik

Tusental kronor



Vänsterpartiet vill vidare minska anslaget Väghållning och statsbidrag med 885 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Utskottet konstaterar att redan i dagens läge finns ett antal angelägna projekt i den nationella väghållningsplanen som behöver senareläggas av budgetskäl. Vänsterpartiets föreslagna minskning av anslaget skulle innebära att ytterligare ett antal angelägna och samhällsekonomiskt lönsamma vägprojekt inte kan komma till stånd. Motionsförslaget avstyrks följaktligen. Vidare önskar Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet att överskottet från trängselavgiften som beräknas till 202 miljoner kronor 2008 ska komma kollektivtrafiken till del. Utskottet delar dock regeringens uppfattning att överskottet ska användas till investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen såsom förbifart Stockholm och andra angelägna insatser för att öka framkomligheten i vägnätet. Utskottet vill i sammanhanget även understryka att en väl fungerande väginfrastruktur är avgörande inte enbart för biltrafiken utan också för kollektivtrafiken eftersom även bussar är beroende av dessa vägar. Motionsförslaget avstyrks därför.

Angående Socialdemokraternas förslag att öka satsningarna på trafiksäkerhet med 30 miljoner kronor vill utskottet påminna om det uppdrag som regeringen givit Vägverket att föreslå ett nytt etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen i vägtransportsystemet efter år 2007. I detta ingår bl.a. att utvärdera hur arbetet med att nå nollvisionen utvecklats under de gångna åren samt att presentera ett underlag för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet utgår ifrån att regeringen på basis av Vägverkets redovisning kommer att återkomma till riksdagen med en samlad redovisning av hur trafiksäkerheten ytterligare kan förbättras. Socialdemokraternas förslag avstyrks följaktligen.

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet föreslår alla utökade järnvägssatsningar jämfört med regeringens förslag. Utskottet instämmer i att det finns ett antal angelägna järnvägsprojekt runtom i landet men anser att det emellertid inte finns finansiellt utrymme för ytterligare satsningar än de som regeringen föreslagit. Motionsförslagen avstyrks följaktligen. Utskottet vill dock påminna om att även regeringens förslag innebär en ökning av Banverkets anslag, och detta från en nivå som redan ligger på en historiskt sett mycket hög nivå.

Med anledning av Vänsterpartiets förslag att avsätta 70 miljoner kronor år 2008 för en utbyggnad av Södertälje sluss vill utskottet inledningsvis 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 som regel inte ankommer på riksdagen att besluta om enskilda projekt. Utskottet vill även påminna om att såväl Hamnstrategiutredningen (dir. 2006:61) som Klimat- och sårbarhetsutredningen (dir. 2005:80) nyligen presenterat slutbetänkanden där det lämnas förslag av betydelse för bl.a. slussen i Södertälje. Utredningarna är för närvarande föremål för sedvanlig remissbehandling. I avvaktan på utfallet av denna process bedömer utskottet att det inte är aktuellt att nu fatta beslut om utbyggnad av slussen. Vänsterpartiets förslag avstyrks följaktligen.

Såväl Vänsterpartiet som Miljöpartiet föreslår utökade satsningar på kollektivtrafiken; Vänsterpartiet föreslår att anslaget Trafikavtal tillförs 2 338 miljarder kronor 2008 och Miljöpartiet föreslår att 275 miljoner kronor satsas under 2008 för att öka kapaciteten i kollektivtrafiken. Enligt utskottets mening finns det inte finansiellt utrymme att tillstyrka motionsförslagen som följaktligen avstyrks. Utskottet vill dock understryka kollektivtrafikens betydelse för att kunna uppnå det övergripande transportpolitiska målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem. Transportsektorn måste bli mer miljövänlig. En effektiv och attraktiv kollektivtrafik bidrar till fler jobb och växande företag, ger livskraft i alla delar av Sverige och en bättre miljö. Utskottet välkomnar därför det uppdrag som tidigare givits till Vägverket och Banverket att gemensamt och i samverkan med berörda myndigheter och övriga aktörer ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. I uppdraget ingår att ta fram förslag på åtgärder för att kollektivtrafikens andel av transporter ska öka. Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2007, och utskottet utgår ifrån att detta kommer att bli en viktig utgångspunkt för den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken.

Beträffande Vänsterpartiets förslag på ökade anslag till Vägverket, Banverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Statens institut för kommunikationsanalys samt Järnvägsstyrelsen för att kompensera för en historiskt sett låg löneuppräknings vill utskottet erinra om att denna årliga omräkning av myndigheternas förvaltningsanslag görs med utgångspunkt i separata index för utvecklingen av löner, hyror och andra förvaltningskost-

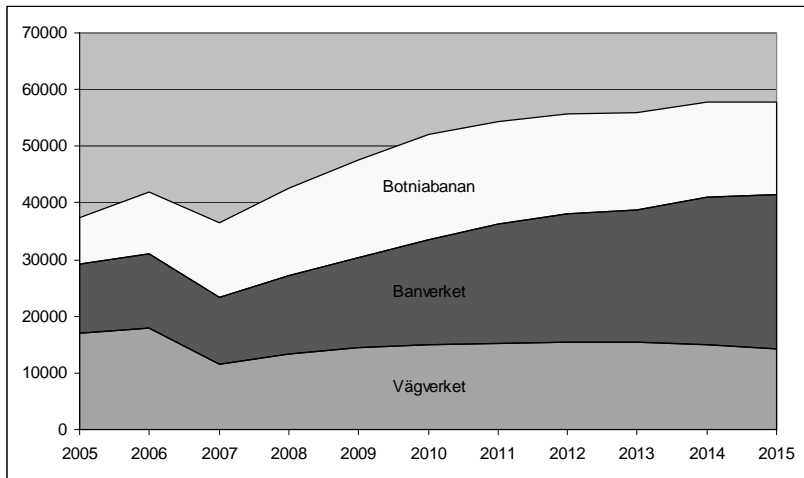
nader. Systemet är även tänkt att skapa förutsättningar för en produktivtetsutveckling som motsvarar den privata sektorns. Därför reduceras löneindexet med ett produktivitetsavdrag som motsvarar produktivtetsutvecklingen i den privata tjänstesektorn. Detta avdrag motsvarar genomsnittet av de senaste tio årens produktivtetsutveckling inom den privata tjänstesektorn enligt nationalräkenskaperna. Utskottet delar regeringens uppfattning att systemet på det stora hela fungerar bra och anser inte att det finns skäl att nu se över modellen för pris- och löneomräkning. Utskottet noterar också att det framgår av budgetpropositionen att regeringen räknar med betydligt högre pris- och löneomräkning både 2009 och 2010. Vänsterpartiets förslag avstyrks.

### Lån och ekonomiska förpliktelser

De statliga åtgärderna inom politikområdet Transportpolitik styrs förutom av anslag över statsbudgeten även av olika bemyndiganden och lånemöjligheter som beslutas av riksdagen. Som framgår av nedanstående diagram förväntas den samlade låneskulden enligt budgetpropositionen för Botniabanan, Vägverket och Banverket under de närmaste åren öka till en bit över 55 miljarder kronor.

#### Samlade låneskulden för Botniabanan, Vägverket och Banverket (tusental kronor)

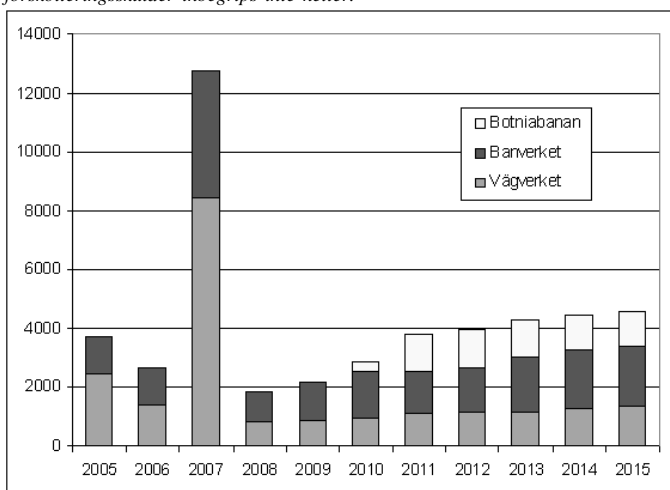
*inklusive regeringens förslag i tilläggsbudget för innevarande år om extra amortering av den samlade låneskulden rörande väg- och järnvägsprojekt på 10 miljarder kronor. Diagrammet omfattar inte Öresundsbroskonseriets eller Svedabs nettoskulder. Vägverkets och Banverkets förskotteringskulder inbegrips inte heller.*



Räntor och amorteringar på de ovan nämnda lånen kommer att belasta anslagen inom politikområdet Transportpolitik. Av nedanstående diagram framgår att det beräknade årliga anslagsbehovet för dessa ändamål kommer att uppgå till strax över 4 miljarder kronor år 2015.

### Kostnad för räntor och amorteringar inom politikområdet Transportpolitik (tusental kronor)

inklusive regeringens förslag i tilläggsbudget för innevarande år om extra amortering av den samlade låneskulden rörande väg- och järnvägsprojekt på 10 miljarder kronor. Diagrammet inbegriper inte Öresundsbrokonsortiets eller Svedabs nettoskulder. Vägverkets och Banverkets förskotteringskulder inbegrips inte heller.



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 2006 till något över 24 miljarder kronor. Svedab AB, som ansvarat för de svenska landanslutningarna hade vid samma tidpunkt lån i Riksgäldskontoret på strax över 4 miljarder kronor. Vidare kan nämnas att Vägverkets bokförda förskotteringskulld till kommunerna uppgick till 1,2 miljarder kronor vid denna tidpunkt. Banverkets totalt beviljade förskotteringsvolym uppgick i juni i år till ca 0,7 miljarder kronor.

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

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

Vänsterpartiet föreslår att anslaget Ersättning till Posten AB (publ.) för grundläggande kassaservice m.m. ökas med 120 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag i syfte att ta personalansvar i samband med nedläggningen av Svensk Kassaservice. Utskottet vill inledningsvis understryka att det är Postens styrelse och ledning som har ansvaret för att bolaget, som arbetsgivare, följer gällande regler och avtal när det gäller åtgärder som påverkar de anställda. Posten har vidare under flera år gjort omfattande avsättningar för avvecklingskostnader för att kunna erbjuda de anställda vid Svensk Kassaservice skäliga villkor vid en avveckling; detta inbegriper såväl pensionslösningar som omställningsåtgärder. Vänsterpartiets förslag avstyrks följaktligen.

Socialdemokraterna föreslår ett förnyat bredbandsstöd på 100 miljoner kronor för 2008 då nuvarande bredbandsstöd upphör vid utgången av 2007. Utskottet erinrar om att regeringen i juli 2007 tillsatte en utredning (dir. 2007:118) med uppgift att bl.a. ge förslag till frågan om det är motiverat med fortsatta statliga åtgärder för att främja bredbandsutbyggnad i små orter och på landsbygd och i så fall föreslå stödinsatser och finansiering av dessa. Uppdraget ska redovisas senast den 18 april 2008. Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att regeringen föreslår att 75 miljoner kronor anvisas under 2008 för åtgärder för att främja utbyggnad av IT-infrastruktur i samband med utbyggnad och upprustning av annan infrastruktur, t.ex. elnät. Mot bakgrund av ovanstående anser utskottet att det inte är aktuellt att nu besluta om ytterligare medelstilldelning på området. Motionsförslaget avstyrks.

Beträffande Vänsterpartiets förslag på ökade anslag till Post- och telestyrelsen för att kompensera för en historiskt sett låg löneuppräknings vill utskottet liksom ovan påminna om att den årliga uppräknings görs med utgångspunkt i separata index för utvecklingen av löner, hyror och andra förvaltningskostnader. Systemet är även tänkt att skapa förutsättningar för en produktivitet utveckling som motsvarar den privata sektorn. Utskottet anser att systemet på det stora hela fungerar bra och avstyrker Vänsterpartiets förslag.

### *Sammanfattande bedömning*

Utskottet tillstyrker de i propositionen redovisade förslagen till anslagsberäkningar inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Utskottet har inte heller någon erinran mot regeringens förslag till låneramar och ekonomiska bemyndiganden inom området. Propositionen tillstyrks därmed även i detta avseende.

## Affärsverket Statens järnvägar

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen godkänner 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. 2007/08:1), där regeringen föreslår att riksdagen

1. godkänner de ekonomiska målen för Statens järnvägar, finansieringsmodell, och bemyndigar regeringen att för 2008 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 6.6.5 i propositionen) och
2. godkänner förslaget till investeringsplan för Statens järnvägar för 2008–2010 (avsnitt 6.6.5 i propositionen).

## **Propositionen**

Statens järnvägar är ett affärsverk som förvaltar den egendom och ansvarar för den verksamhet som före utgången av år 2000 ingick i Statens järnvägars verksamhet och som inte överfördes till aktiebolag vid årsskiftet 2000/01 eller som därefter avvecklats eller förts över till myndigheter och aktiebolag. Affärsverket ska avveckla viss verksamhet (personal, arkiv, m.m.), förvalta leasing- och leaseholdåtaganden samt 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 ska 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 10 300 miljoner kronor under 2008. 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. 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. Utskottet välkomnar vidare regeringens avsikt att inleda en översyn av affärsverket Statens järnvägar i syfte att utreda alternativ för organisation av de verksamheter som i dag bedrivs inom affärsverket.

## **Sjöfartsverket**

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen godkänner regeringens förslag om bl.a. ekonomiska mål, finansiella befogenheter samt investeringsplan för Sjöfartsverket.

### **Avsnittets innehåll**

De regeringsförslag som behandlas i detta avsnitt är följande tre punkter i budgetpropositionen, utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2007/08: 1), där regeringen föreslår att riksdagen

1. 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 7.6.1 i propositionen),
2. bemyndigar regeringen att för 2008 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.6.2 i propositionen) och
3. godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för 2008–2010 (avsnitt 7.6.3 i propositionen).

### **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 utdelningskra-



vet 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. Regeringen föreslår att bemyndigande ges så att Sjöfartsverket kan uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram av 350 miljoner kronor inom eller utanför Riksgäldskontoret under 2008. 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 2008–2010 till totalt 498 miljoner kronor. De största posterna är 283 miljoner kronor för farleder och utmärkning, 103 miljoner kronor för lotsning och 26 miljoner kronor för sektors- och myndighetsuppgifter (exklusive Sjöfartsinspektionen). Investeringarna beräknas finansieras med egna medel. Regeringen föreslår att riksdagen godkänner den i propositionen redovisade investeringsplanen.

### **Utskottets ställningstagande**

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

## Luftfartsverket

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen godkänner regeringens förslag om bl.a. ekonomiska mål, finansiella befogenheter samt investeringsplan för Luftfartsverket.

## Avsnittets innehåll

De regeringsförslag som behandlas i detta avsnitt är följande tre punkter i budgetpropositionen, utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2007/08: 1), där regeringen föreslår att riksdagen

1. 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 8.6.1 i propositionen),
2. bemyndigar regeringen att för 2008 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 8.6.1 i propositionen) och
3. godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för 2008–2010 (avsnitt 8.6.1 i propositionen).

## Propositionen

### *Ekonomiska mål och restriktion för prisökningar*

Luftfartsverket har ett långsiktigt räntabilitetskrav (som räknas på resultatet efter skattemotsvarighet) på 8 % av eget kapital. Vidare ska verket ha en soliditet om minst 25 %. Med det åtgärdsprogram som Luftfartsverket har redovisat är bedömningen att målet kommer att uppnås 2007. Som restriktion för prisökningar gäller att verkets trafikavgifter exklusive undervägsavgifter, luftfartsskyddsavgifter och bulleravgifter, i genomsnitt får öka med högst nettoprisindex räknat fr.o.m. 2001. 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 2008 bör enligt regeringens förslag även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen i samband med bokslutet.

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

### *Finansiella befogenheter*

Luftfartsverkets investeringar har finansierats dels med internt tillförda medel, dels med lån i Riksgäldskontoret. Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2008 låta Luftfartsverket få rätt att ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 6 000 miljoner kronor, vilket innebär en sänkning av låneramen med 1 700 miljoner jämfört med föregående år. Vidare föreslås Luftfartsverket lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument. En ram för utställandet av sådana säkerheter på 2 000 miljoner kronor bör fastställas för 2008.

### *Investeringsplan*

Luftfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 2008–2010 på sammanlagt 3 000 miljoner kronor. Perioden domineras av ersättningsinvesteringar med inriktning på flygsäkerhet och regularitet. I övrigt 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.

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

### **Utskottets ställningstagande**

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

## Luftfartsstyrelsen

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen godkänner regeringens förslag om ekonomiska mål för Luftfartsstyrelsen.

### **Propositionen**

Luftfartsstyrelsens verksamhet finansieras genom avgifter. Myndighetens ekonomiska mål under perioden 2008–2010 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.

## Särskilda infrastrukturåtgärder m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Ett stort antal motionsyrkanden har väckts under den allmänna motionstiden om främst upprustning och utbyggnad av olika vägar och järnvägar i landet. Riksdagen avslår samtliga dessa med hänvisning till rollfördelningen inom transportpolitiken och det transportpolitiska arbete som pågår där regeringen aviserat att under våren 2008 redovisa till riksdagen en proposition om trafikens infrastruktur för perioden 2010–2019. Utskottet konstaterar att syftet med många av motionsförslagen kan komma att bli helt eller delvis tillgodosett under gällande samt kommande planeringsperiod.

Jämför särskilda yttrandena 6 (s), 7 (v) och 8 (mp).

### Motionerna

Under den allmänna motionstiden hösten 2007 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 motionsförslag fördelade på trafikslagen väg och järnväg. Redovisningen har i görlig mån fördelats geografiskt på olika regioner. I vissa fall har redovisningen skett för vissa vägsträckor och järnvägslinjer. Avslutningsvis redovisas motionsförslag med krav på insatser rörande flera trafikslag för vissa regioner i landet.

## Vägar

### Region Norr (Norrbottens och Västerbottens län)

2007/08:T225 (fp)

Väg 363 genom Västerbotten, framför allt sträckan Umeå–Vindeln, har stora förbättringsbehov. Revidera vägplanen snarast och tidigarelägg förbättringarna av väg 363.

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

- 2007/08:T206 (s) En byggstart av E 4 genom Sundsvall bör ske snarast och inte år 2012 som Vägverket planerar. Trafiksäkerheten och framkomligheten är oacceptabel. Den dåliga standarden på E 4 genom Sundsvall medför ökade kostnader och minskad konkurrensförmåga för länets näringsliv.
- 2007/08:T279 (s) Riksväg 68 mellan Avesta och Trosåker bör prioriteras inom befintliga ramar i vägtrafikplanerna. Under många år har trafiksäkerheten varit en stark faktor till att bygga om delsträckor av vägen. Bygg snarast om de kvarvarande sträckorna av riksväg 68.
- 2007/08:T385 (s) Riksvägarna 45, mellan Orsa och Sveg, och 71, mellan Djurås och Sälen, är inte dimensionerade för den trafikvolym som de i praktiken omfattas av. I stället för att bygga om en hel väg bör alternativa idéer beaktas, t.ex. sådana som s.k. stigningsfält eller omkörningsfält.
- 2007/08:T427 (s) Sträckan Enånger–Hudiksvall tillhör de 100 farligaste vägarna i Sverige enligt Vägverket. Dessutom konstaterar Vägverket att E 4 hör till det nationella stamvägnätet och är av vitalt intresse för kommunikationerna mellan södra Sverige och Norrland. Därför bör hög prioritet ges till utbyggnaden av E 4 på sträckan Enånger–Hudiksvall till två-plus-två-väg.
- 2007/08:T430 (s) Riksväg 70 går genom Sala, Avesta, Hedemora, Säter, Borlänge, Rättvik, Mora och Älvdalen. Trafikmängderna efter riksväg 70 är stora och ökande. De omfattar trafik för näringsliv, turism och privatresande. Ett viktigt förbättringsarbete som nu pågår efter riksväg 70 är den nya förbifarten vid Sala. Men flera dåliga vägavsnitt återstår att åtgärda. Mot bakgrund av riksväg 70:s betydelse för såväl person- som godstransporter måste denna väg vara prioriterad i Vägverkets planering.
- 2007/08:T474 (s) Väg E 14 från Sundsvall till Trondheim har en stor betydelse för regionens utveckling. Vägen är trafikfarlig och framkomligheten är mycket dålig på detta vägavsnitt. Det är av största vikt att planerade investeringar i E 14 genomförs enligt de ursprungliga planerna.

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

- 2007/08:T202 (s) Riksvägarna 55, 56 och 52 passerar Katrineholm. Riksväg 55 och 56 har funktioner lokalt, regionalt och nationellt. Riksväg 52 är regionens vägförbindelse till Skavsta flygplats, Nyköping och Öxelösunds hamn. Det är av stor vikt att Östra förbifarten påbörjas och att dessa vägar rustas upp och förbättras i närtid. Det är viktigt att regeringen beaktar detta i det fortsatta arbetet med infrastrukturfrågor.
- 2007/08:T208 (c) För att det ska vara möjligt att stärka Örebro läns uppgift som ett infrastrukturnav i Mellansverige, är det viktigt att det sker en satsning på bl.a. utbyggnad av motor eller motortrafikled mot Karlstad via Karlskoga.
- 2007/08:T231 (m) Se över möjligheter av utbyggnad till motortrafikled av nuvarande sträckning mellan Västerås och Eskilstuna. Finansieringen kan ske med vägavgifter.
- 2007/08:T292 (c) Tre av de vägar som har stor betydelse för transporter från norra till södra Sverige går via Uppsala län, nämligen väg 56 (tidigare 67) från Gävle till Norrköping, väg 288 från Östhammar till Uppsala och väg 55 mellan Uppsala och Norrköping. Dessa vägar bör prioriteras i den kommande infrastruktuursatsningen som regeringen har avsatt medel till av miljö- och säkerhetsskäl och ekonomiska skäl.
- 2007/08:T304 (m) Bygg ut vägen mellan Sagån och Västerås till motortrafikled.
- 2007/08:T343 (kd) Räta linjen, vägstråket mellan Norrköping och Gävle via Katrineholm, Kungsör, Eskilstuna, Västerås, Sala och Hebys bör rustas upp inom snar framtid. Räta linjen har i dag tunga nationella transporter i nordsydlig riktning, stärker Stockholm-Mälardalenregionens flerkärnighet och är ett alternativ till E 4 för den långväga trafiken mellan norra och södra Sverige.
- 2007/08:T346 (kd) Vägunderhållet i Södermanland är kraftigt eftersatt under en lång följd av år. Därför är det angeläget att ökade medelsanslag tilldelas för satsningar på bättre vägar och eftersatt vägunderhåll i Södermanland.
- 2007/08:T348 (kd) Länsväg 288 Uppsala-Östhammar har stor betydelse för pendlingen från de östra delarna av länet mot Uppsala. Samtidigt har vägen, i förhållande till trafikvolymerna, stora brister när det gäller profil och vägbredd. Rusta upp länsväg 288 och byt namn till riksväg 55.

- 2007/08:T376 (s) Länsväg 288 är en mycket viktig förbindelse mellan Uppsala och Östhammar. Vägen har stora brister när det gäller profil och vägbredd i förhållande till trafikvolymer. Länsväg 288 har en hög olycksstatistik inklusive den mycket svåra bussolyckan där sex människor miste livet. En utbyggnad av länsväg 288 är därför av mycket stor vikt.
- 2007/08:T515 (s)  
yrk. 6 Väginvesteringar med hög angelägenhetsgrad inom Uppsala län är väg 288, Uppsala–Östhammar, väg 70, Enköping–Sala, samt väg 67, Tärnsjö–Stingtorpet, för att minska olyckor och undanröja besvärande flaskhalsar för tillväxt.
- 2007/08:T540 (fp) I dag är E 18 mellan Örebro och Karlskoga en av de vägar som är undermålig på vissa sträckor. Vägen är alldeles för smal på många ställen vilket utgör ett hot mot trafiksäkerheten, och det finns flera svackor i vägbanan. Vissa sträckor är återkommande olycksdrabbade, flera med dödlig utgång. Det är därför en trafiksäkerhetsfråga att snarast upprusta E 18 mellan Lekhyttan och Karlskoga.

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

- 2007/08:T247 (m) Delar av en ring runt Stockholm kommer äntligen att förverkligas med Södra och Norra länkarna som tillsammans med Essingeleden bildar en hästsko runt staden. Stockholm behöver växa med bostäder och arbetsplaster både åt norr, söder, väster och öster. Östra sidan behöver bättre kommunikationer. Därför behöver ringen fullbordas med en österled.
- 2007/08:T252 (c) Bygg skyndsamt ut väg 77 så att den blir säkrare och mer anpassad för dagens trafik. Vägen är en viktig tvärförbindelse genom Uppsala och Stockholms län. Vägen är belastad med mycket tung trafik, och olyckor inträffar frekvent på den delen som ligger inom Stockholms län, flera med dödlig utgång under de senaste åren.
- 2007/08:T379 (m)  
yrk. 1 Färdigställ en ringled runt Stockholms innerstad. Södra länken har byggts och invigts. Norra länken är på väg att bli verklighet till slut. Men om Ringen inte fullbordas genom byggandet av en östlig förbindelse tillförs ingen ny kapacitet över Saltsjön–Mälarsnittet.
- 2007/08:T379 (m)  
yrk. 2 Fullborda Ringen genom att bygga en östlig förbindelse i form av en brokonstruktion. Undersök skyndsamt möjligheten att låta Västerbron få en tvilling i form östlig ”Golden Gate”.

- 2007/08:T467 (mp) Vägverket har föreslagits att Förbifart Stockholm, en s.k. nordsydlig vägförbindelse väster om Stockholm, ska byggas. Enligt Vägverkets vägutredning kommer vägtrafiken med denna politik att öka med 40 % och leda till motsvarande ökning av utsläpp av klimat-, miljö- och hälsofarliga ämnen. För Miljöpartiet är det självklart att det beräknade överskottet från trängselskatten i Stockholm i stället ska användas till investeringar i och underhåll av regionens kollektivtrafik. Därför föreslår Miljöpartiet att satsningen Förbifart Stockholm ska läggas ned. Förbered vägavsnittet Rosenkälla–Söderhall på E 18 till motorvägsstandard.
- 2007/08:T498 (fp) yrk. 3 Upprusta riksväg 77 i Norrtälje kommun.
- 2007/08:T498 (fp) yrk. 4 Vägverket bör få i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 280 på sträckan Rimbo–Hallstavik.
- 2007/08:T498 (fp) yrk. 5 Vägverket bör tillsammans med Norrtälje stad få i uppdrag att se till att Förbifart Norrtälje väster om nuvarande riksväg 76 omgående kan påbörjas.
- 2007/08:T498 (fp) yrk. 7 Vägverket bör få i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 276.
- 2007/08:T498 (fp) yrk. 8 Betydelsen av Vägverkets drivna färjor för den bofasta befolkningen på öarna i skärgården i Norrtälje och andra kommuner där fasta landförbindelser saknas bör lyftas fram.
- 2007/08:T499 (fp) Huvudstaleden behövs för att klara den framtida vägkapaciteten i Stockholmsregionens nordvästsektor. Den skulle spela en central roll i den övergripande vägstrukturen för Stockholmsregionen som helhet. Av detta skäl bör den framtida Huvudstaleden ingå i det statliga vägnätet och de statliga vägplanerna och inte ses som en fråga där de berörda kommunerna får lösa finansieringen själva.



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

2007/08:T228 (v)

E 20 genom Skaraborg byggs till en stor del om till två-plus-ett-väg för att öka trafiksäkerheten. Tillgängligheten och framkomligheten på en två-plus-ett-väg för jordbruksmaskiner, traktorer, bilar och lastbilar är mycket begränsad och störande vilket leder till olycksrisker och olyckor. Vägen bör i stället byggas om genom breddning till en två-plus-två-väg med mitträcke samtidigt som farliga plankorsningar på E 20 byggs om till planfria korsningar.

2007/08:T257 (kd)

Bygg ut riksväg 40 mellan Borås och Jönköping till motorvägsstandard. Klassa denna sträcka som en prioriterad väginvestering med finansiering enligt ny modell typ PPP (public-private partnership).

2007/08:T294 (m)

yrk.1

Omedelbara åtgärder bör sättas in för att bygga om riksväg 40 mellan Borås och Jönköping. Denna sträcka är mycket farlig och som trafikant känner man det mycket påtagligt.

2007/08:T:294 (m)

yrk. 2

Riksväg 40:s fortsatta utbyggnad är osäker fram till nästa planperiods slut år 2015 eftersom Vägverket har signalerat att det är osäkert huruvida det finns medel ens för färdigställandet fram till Ulricehamn. Vägverket har tidigare uttalat att riksväg 40 är ett lämpligt objekt för att pröva finansieringsformen OPS.

2007/08:T307 (fp)

Riksväg 40, sträckan mellan Borås och Jönköping, bör byggas ut till motorväg utan fördröjning både av trafiksäkerhetsskäl och för att inte hämma tillväxten i området. Detta kan ske genom att alternativ finansieringslösning, t.ex. OPS – offentlig–privat samverkan – används.

2007/08:T320 (fp)

Den nuvarande färjeförbindelsen bör ersättas med en bro över Gullmarn. En broförbindelse över Gullmarn skulle vara ett samhällsekonomiskt lönsamt projekt och uppfyller därmed kravet för ett projekt med finansiering via OPS. För att få erfarenheter och ytterligare kunskaper om användningen av OPS inom vägsektorn är en fast förbindelse över Gullmarn ett mycket lämpligt pilotprojekt.

- 2007/08:T325 (kd)  
yrk. 1
- Götaälvbron är allvarligt försvagad. För hela Sveriges näringsliv, med Göteborgs hamn som den viktigaste uppkeppningshamnen, är det av stor vikt att en ny vägförbindelse över Göta älv snarast kommer till stånd samt att den gamla Götaälvbron ersätts med en ny. Det är därför av största vikt att förnyade initiativ tas för att se över möjligheten att upprätta en ny älvförbindelse och att den gamla Götaälvbron upprustas.
- 2007/08:T387 (s)
- Det finns stort behov av att först höja standarden och sedan på lång sikt ge Europavägstatus åt vägen Gävle–Falun/Borlänge–Torsby–Kongsvinger–Oslo. En satsning av detta slag har självklart betydelse för den regionala utvecklingskraften, det har god effekt för näringslivets alla delar, arbetsmarknadsregionerna stärks och den s.k. regionförstoringens möjligheter förbättras.
- 2007/08:T514 (s)
- Vägarna i Dalsland tillhör de mest tjälavstängda vägarna i landet. Dalsland har procentuellt sett fler kilometer tjälkadade vägar än hela Norrland. Det finnas kiga vägnätet i Dalsland bör uppnå samma standard som motsvarande vägnät i skogslänen. Fördelningen av medlen till bärighets- och tjälsäkring behöver därför ses över.

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

- 2007/08:T221 (s)
- Väg 26/47 har varit och är den pulsåder som ger Mullsjö kommun en möjlighet att bibehålla ett brett företagande. Väg 26/47 har funnits upptagen i plan för upprustning men fått stå tillbaka för strukturella åtgärder. Mot denna bakgrund bör en snabb utbyggnad av väg 26/47 inom Jönköpings och Mullsjö kommuner ske.
- 2007/08:T271 (c)
- Länsväg 120, som går från Kalmar via Tingsryd, Älmhult och slutar i Traryd, har en stor betydelse för företagets transporter för boende och turister samt internationell trafik från östra Europa. Vägen går i östvästlig riktning i vilken det saknas alternativa transportmöjligheter. Därför bör länsväg 120 rustas upp inom en snar framtid.
- 2007/08:T272 (c)
- Uppmärksamma behovet av insatser för att genom samverkan med regionerna, kommunerna och privata intressenter få till en total sammanhängande upprustning av Tvärleden, som sträcker sig från västra Blekinge, genom norra Skåne, södra Småland och in i södra Halland, inom en snar framtid.

- 2007/08:T306 (fp) En ombyggnad av riksväg 26/47 (47/48) till två-plus-ett-respektive två-plus-två-väg med mitträcke och plan-skilda korsningar bör prioriteras för ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet.
- 2007/08:T388 (s) Fullfölj projekt Bergslagsdiagonalen, riksväg 50 från Ödeshög till Motala–Kumla–Örebro–Ludvika–Borlänge/Falun–Bollnäs och Söderhamn.
- 2007/08:T459 (s) Omläggning av riksväg 50 genom Motala finns med i den nationella planen för vägtransportsystemet 2004–2015 med byggstart under perioden. Den fysiska planeringen är långt framskriden. Omläggningen av riksväg 50 genom Motala motsvarar, enligt Vägverkets tidigare bedömning, en mycket hög samhällsekonomisk och drift-ekonomisk nytta, med hög s.k. nettonuvärdeskvot. Finansieringen av omläggningen av riksväg 50 bör som alternativ ske genom lån i Riksgälden.
- 2007/08:T483 (s) Förbättra kommunikationer till och från Mälardalen genom en satsning på riksväg 50, Bergslagsdiagonalen.
- 2007/08:T487 (m, c, fp, kd)  
yrk. 1 De 17 kommunerna längs Bergslagsdiagonalen – Ödeshög, Vadstena, Motala, Askersund, Hallsberg, Kumla, Örebro, Nora, Lindesberg, Ljusnarsberg, Ludvika, Borlänge, Falun, Ovanåker, Bollnäs, Söderhamn och Hudiksvall – har enats om att den viktigaste satsningen längs hela Bergslagsdiagonalen är att bygga en bro över Motaviken i Motala och att genomföra den därmed sammanhängande anslutningen av riksväg 50 till E 4 via nuvarande riksväg 32, som går mellan Motala och Mjölby.
- 2007/08:T487 (m, c, fp, kd)  
yrk. 2 "Motalaprojektet" bör väljas ut som ett av försöksprojektet med alternativ finansiering i enlighet med Vägverkets förslag. Då skulle en hållbar trafiklösning antligen åstadkommas – till gagn för ekonomi, miljö och trafiksäkerhet.
- 2007/08:T544 (m) Riksvägarna 26, 36 och 40 är mycket farliga i Jönköpings län. Förbättrade vägar skulle öka länsbornas välstånd och trygghet.

**Region Skåne (Skåne län)**

- 2007/08:T233 (fp)  
yrk. 1
- Vägförbindelsen mellan Sturup och Malmö respektive Lund måste förbättras, om Sturup ska växa som flygplats och om den lokala trafiken ska fungera säkert i ett så trafikerat område. Tidigarelägg ombyggnation av väg 108 med breddning och mitträcke samt bygg ut E 65 med mötesseparerade vägbanor även på sträckan Svedala–Böringe.
- 2007/08:T242 (m)
- En utbyggnad av E 6 mellan Trelleborg och Vellinge till en fyrfilig Europamotortväg bör ske snarast med tanke på hamnens utbyggnad och ökade transporter av tung godstrafik.
- 2007/08:T433 (m)  
yrk. 2
- Skåne är genom sitt geografiska läge ett viktigt transitområde för övriga Sverige. Dessvärre är det skånska vägnätet i stort behov av upprustning och nya projekt måste komma till stånd. Följande transportleder måste i sin helhet ges motorvägsstandard, så att de svarar mot såväl nuvarande och framtida transportbehov: E 6 Trelleborg–Vellinge–Helsingborg, E 22 Malmö–Lund–Kristianstad–Kalmar, E 4 Helsingborg–Stockholm och E 65 Ystad–Malmö. Alternativ finansiering, t.ex. PPP, bör kunna genomföras vid vissa större och angelägna projekt.
- 2007/08:T453 (fp)
- Ge Stenvägen genom Osby och Östra Göinge status som turistväg.
- 2007/08:T538 (s)
- E 6 är en av de viktigaste vägarna i det nationella vägnätet. Vägen är tätt trafikerad och trafikmängden förväntas dessutom öka. Sträckan är också olycksdrabbad. Genom att bygga ut E 6 mellan Trelleborg och Vellinge till en fyrfältsväg med hög korsningsstandard och riktningsskiljande mitträcke skulle man få flera av problemen med bristande säkerhet och transportflöden att minska eller upphöra helt. Det är därför högst angeläget att en utbyggnad av väg E 6 mellan Vellinge och Trelleborg påbörjas snarast.

**E 20**

- 2007/08:T350 (kd, m, c, fp) E 20 genom Skaraborg bör prioriteras så att den byggs ut till fullvärdig motorväg.
- 2007/08:T469 (m) E 20 är en av Sveriges i särklass mest trafikerade vägar med mycket tung trafik. E 20 är den kortaste vägen mellan Sveriges två största städer, Stockholm och Göteborg. Därför bör E 20 byggas ut snarast till minst 4-filig motorväg och dimensioneras för hastigheter på minst 110 km/h.
- 2007/08:T470 (m) E 20 från Stockholm via Skaraborg till Göteborg är den i särklass viktigaste transportleden för gods och persontrafik i Sverige. I dag är E 20 klassad som TEN-väg endast till Örebro. Självklart ska E 20 vara klassad som TEN-väg ända ned till Göteborgs hamn. E 20 bör vidare byggas ut till motorvägsstandard med minst fyra körfält och minst 110 km/h.
- 2007/08:T476 (s) De är av stor vikt att framhålla att E 20 är den godspulsåder som förbinder Mälardalen med Göteborg. Därigenom har E 20 i högre utsträckning än många andra förbindelse-länkar stor betydelse för infrastrukturbalansen i landet som helhet. E 20 – sträckning Laxå–Vårgårda – behöver byggas ut och breddas för landets infrastrukturbalans och konkurrenskraft.

**E 22**

- 2007/08:T251 (c) Utbyggnaden av E 22 till motorvägsstandard är viktig för att ta till vara den växtkraft som finns i Skåne och övriga sydöstra Sverige. Det har länge diskuterats att just denna utbyggnad skulle lämpa sig väl för en PPP-lösning. Oavsett om utbyggnaden sker med s.k. PPP-finansiering eller på annat sätt måste utbyggnaden av E 22 vara högt prioriterad och tidigareläggas.
- 2007/08:T274 (m) yrk. 1 E 22 är sydöstra Sveriges ryggrad. 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-kilometersväg och få delade körbanor.
- 2007/08:T274 (m) yrk. 2 Utbyggnaden av E 22 är mycket lämplig att genomföra i samverkan mellan offentlig (stat/region/kommun) och privat sektor. Inled omedelbart projekteringen av utbyggnaden av E 22 med alternativ finansiering (PPP/OPS).
- 2007/08:T411 (m) E 22 håller inte den standard som behövs för snabba och säkra transporter. Det är därför viktigt att E 22 byggs ut till en fyrfilig väg. Finansiering kan förslagsvis ske genom den s.k. PPP-lösningen.

- 2007/08:414 (s) Det är angeläget att utbyggnaden av den del av E 22 i Östergötland som går genom Valdemarsviks, Söderköpings och Norrköpings kommuner påskyndas med tanke på trafiksäkerheten, miljön och framkomligheten.
- 2007/08:T452 (fp) Bygg ut E 22 i Skåne till motorvägsstandard med hjälp av OPS-finansiering. Denna finansieringslösning skulle möjliggöra en snabbare utbyggnad. Oavsett om en utbyggnad av E 22 sker med OPS-finansiering eller på annat sätt måste emellertid utbyggnaden av E 22 vara mycket högt prioriterad.
- 2007/08:T512 (s) Prioritera satsningar på E 22. E 22 är en strategisk livsnerv genom Skåne, Blekinge, Kalmar och Östergötland som kommunicerar med Öresundsområdet och stora delar av Sveriges östkust. Därför är det nödvändigt att E 22 kommer med i den nationella vägplanen.

### **E 45**

- 2007/08:T390 (s) Trafiksäkerheten på väg E 45 blir alltmer osäker. Därför bör en översyn ske över möjligheterna att öka säkerheten på E 45.

### **Riksväg 27**

- 2007/08:T543 (m) Stråket, riksväg 27, är en viktig regional länk mellan västra och sydöstra Sverige som kopplar inlandet till de viktiga hamnarna i Karlskrona och Karlshamn. Mot denna bakgrund är det av största vikt att riksväg 27 byggs färdigt till 13-metersväg och dimensioneras för 110 km/h på sträckan Borås–Karlskrona.

### **Riksväg 56**

- 2007/08:T518 (s) I dag finns uppenbara brister i det nationella och regionala trafiksystemet i östra Sverige. Den nationella stamvägen Råta linjen är en av de viktigaste länkarna för att skapa effektiva transportlösningar mellan olika delar av Sverige. Allting pekar på att både person- och godstrafiken kommer att fortsätta att öka längs Råta linjen. Mot denna bakgrund bör objekt på Råta linjen prioriteras inför nästa infrastrukturplaneringsperiod 2010–2019.

## Järnvägar

### Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Jämtlands län samt Inlandsbanan

- 2007/08:T224 (fp) Med en satsning på Norrbotniabanan från Umeå till Haparanda kan det framtida samarbetet mellan Barentsregionen, Sverige och övriga Europa utvecklas. Norrbotniabanan är också viktig för den framtida utvinningen av råvaror inom Nordkalotten och Barentsregionen.
- 2007/08:T248 (s) Staten bör stödja Norrtågsförsökets verksamhet för att möjliggöra snabbtågstrafik på sträckan mellan Östersund och Umeå.
- 2007/08:T262 (c) Det är av största vikt att Norrbotniabanan förverkligas och att tillräckliga ekonomiska resurser för detta avsätts i den infrastrukturproposition som regeringen aviserat.
- 2007/08:T286 (s) För att få en acceptabel lösning för trafiken genom Sundsvalls centrum är det nödvändigt att järnvägen genom stadens centrala delar läggs i en tunnel så att trafikstockningar undviks.
- 2007/08:T298 (kd) En komplett upprustad inlandsbana i hela sin ursprungliga längd kan utgöra en stor resurs vid utvecklingen av inlandets näringsliv. Banan bör därför ges status av nationellt stråk med särskild betydelse för Sveriges inland.
- 2007/08:T322 (m) Den bristfälliga standarden på delar av Ådalsbanan, Härnösand–Sundsvall samt Nyland–Långsele inklusive triangelspåret måste åtgärdas före 2010 när Botniabanan tas i bruk.
- 2007/08:T396 (kd) En komplett upprustad inlandsbana i hela sin ursprungliga längd kan utgöra en stor resurs vid utvecklingen av inlandets näringsliv. Inlandsbanan bör betraktas som nationellt stråk med särskild betydelse för Sveriges inland.
- 2007/08:T454 (s) Regeringen bör se över möjligheterna att verka för att en snabbtågslinje mellan Östersund och Stockholm inrättas.
- 2007/08:T481 (s) För att Inlandsbanan ska kunna fungera som en integrerad och komplett del av det nationella järnvägsnätet krävs, i det korta perspektivet, investeringar för bärighetshöjande åtgärder samt medel för styrningssystem, i första hand på sträckan Brunflo–Sveg.
- 2007/08:T509 (s) Regeringen bör inför Sveriges EU-ordförandeskap 2009 verka för att Botniska korridoren (den dominerande nord-sydliga transportkorridoren för järnväg i Norden) prioriteras i EU.

**Dalarnas, Gävleborgs, Västmanlands, Örebro och Uppsala län**

- 2007/08:T207 (c) Investeringar i en järnväg som förbinder Örebro, Karlskoga och Karlstad är viktiga för att Örebro län ska kunna utvecklas och vara ett starkt tillväxtlän.
- 2007/08:T240 (mp) Det är av yttersta vikt för näringslivets utveckling norr om Dalarna samt för Dalarnas län att regeringen ger Banverket ett tydligt uppdrag att så långt möjligt tidigarelägga alla insatser som bidrar till att öka kapaciteten för spårbunden trafik i och igenom Dalarna. Dubbelspår bör därvid anläggas mellan Falun och Borlänge.
- 2007/08:T249 (c) Behovet av snara och långsiktiga investeringar i Dalabanan är av mycket stor betydelse. För framtiden finns en vision om att genom betydligt kortare restider, större turtaethet och bättre standard på Dalabanans tåg ge förutsättningar för en stark och växande region runt Dalabanan.
- 2007/08:T282 (m) Gävleborg har hög arbetslöshet i jämförelse med andra län och det är därför av särskilt stor vikt att erbjuda ett effektivt pendlingssystem. Dubbelspår mellan Skutskär och Furuviik är en investering som bör prioriteras.
- 2007/08:T324 (fp) yrk. 1 De ständiga förseningarna och den dåliga servicen på tågsträckan Uppsala–Stockholm bör omedelbart åtgärdas.
- 2007/08:T330 (fp) Järnvägsspåren behöver förbättras på Dalabanan. Om SJ fick utsättas för konkurrens på Dalabanan skulle troligen nyare och effektivare vagnmaterial komma att användas och restiden skulle kunna förkortas.
- 2007/08:T348 (kd) yrk. 1 Då Enköping allt tydligare positioneras som ett logistiknav bör byggandet av en järnväg mellan Enköping och Uppsala prioriteras.
- 2007/08:T351 (fp) Ett fullt utbyggt dubbelspår mellan Gävle och Uppsala behövs. Både affärsresenärerna och miljön skulle gynnas av en utbyggnad.
- 2007/08:T386 (s) Bergslagsbanan är en naturlig bana för att ta hand om de ökade godsmängderna genom Bergslagen och Mellansverige. Den bör därför pekas ut som en del i ett nationellt godsstråk som Banverket långsiktigt prioriterar i sin planering.
- 2007/08:T409 (s) Regeringen bör ta ett regionalpolitiskt, miljöpolitiskt och samhälleligt ansvar genom att låta färdigställa byggandet av dubbelspåret mellan Furuviik och Skutskär.
- 2007/08:T431 (m) Regeringen bör i sitt kommande arbete med infrastrukturfrågorna noga se på de utredningar som gjorts och ta hänsyn till den samhällsekonomiska vinsten av att göra vissa investeringar i Dalabanan.



- 2007/08:T460 (s) En upprustning av järnvägen mellan Dannemora och Hargshamn är en viktig förutsättning för att den planerade gruv- och malmbrytningen i Dannemora ska bli framgångsrik.
- 2007/08:T464 (v, mp) Regeringen måste ta ett regionalpolitiskt, miljöpolitiskt och samhälleligt ansvar genom att färdigställa byggandet av dubbelspåret mellan Furuviik och Skutskär i enlighet med tidigare plan.
- 2007/08:T465 (v) Västerdalsbanan har stor betydelse för miljö, studenter, arbetspendlare, företag och turism. Därför bör regeringen se till att Västerdalsbanan är av riksintresse även när det gäller persontrafik.
- 2007/08:T492 (mp) Inget annat samhälle i Sverige av den storleksordning som Sälen hör till saknar järnväg. Staten bör därför snarast utreda hur trafiken till en järnvägsstation i Sälen kan läggas upp.
- 2007/08:T500 (v, mp) Banverket bör beakta utbyggnaden av järnvägen mellan Örbyhus och Hargshamn i sin framtida planering.
- 2007/08:T515 (s) yrk. 5 Järnvägsinvesteringar i dubbelspår på Ostkustbanan och på Dalabanan genom Uppsala län är mycket angelägna för att uppnå en utbyggd miljövänlig tågtrafik.
- 2007/08:T539 (s) Det är viktigt med investeringar på Dalabanan i syfte att åstadkomma kortare restid och regionförstoring.

### **Stockholms, Södermanlands och Östergötlands län samt delar av Örebro, Västmanlands och Kalmar län**

- 2007/08:T239 (m) En översyn av möjligheten att genomföra byggandet av Ostlänken med offentlig-privat samverkan, s.k. OPS-finansiering, bör göras snarast av regeringen.
- 2007/08:T302 (m) Genom en utökad spårkapacitet till fyra spår mellan Stockholm och Västerås på avsnittet Tomtebodå–Kålhåll skulle en väsentlig produktivitetsförbättring nås.
- 2007/08:T314 (s) Ett dubbelspår mellan Hållsberg och Degerön bör snabbt anläggas.
- 2007/08:T315 (s) Det är viktigt att regeringen beaktar kraven om förbättringar av Västra stambanan i samband med infrastrukturåtsåningar.
- 2007/08:T316 (s) För utvecklingen längs Svealandsbånan är det av stor vikt att regeringen ger Banverket möjligheter att projektera och genomföra byggnation av dubbelspår på hela stråckan mellan Södertålje och Eskilstuna.

- 2007/08:T369 (kd) Upprustningen av Södra stambanan och angränsande banor är viktig för en väl fungerande infrastruktur i södra Sverige. Att skapa regionala potter som kan hantearas av regionerna och på så sätt bidra till en effektiv upprustning av de mindre järnvägarna är en möjlig väg i detta arbete.
- 2007/08:T410 (s) Spåren kring Mälardalen är maximalt utnyttjade. Om Citybanan fanns på plats hade många av dagens problem varit lösta. Det är därför viktigt att byggandet av Citybanan inte försenas ytterligare.
- 2007/08:T434 (fp) Planeringen av Ostlänken är nu inne på sitt sjunde år. Utbyggnaden bör därför prioriteras och påskyndas.
- 2007/08:T446 (s) Banverkets planer för en utbyggnad av Västra stambanan är väl utformade och borde genomföras så snart som möjligt.
- 2007/08:T472 (s) Byggandet av Ostlänken kommer att ge stora vinster för de resande, näringslivet och samhället i stort. Det är därför viktigt att projektet startas snarast möjligt och att planer på tidigareläggning av projektet inte bromsas.
- 2007/08:T498 (fp) yrk. 2 Regeringen bör låta Banverket utreda frågan om järnvägsförbindelse till Kapellskär för att uppnå ökade godstransporter på järnväg.
- 2007/08:T520 (s) Det är av största vikt att järnvägstrafiken mellan Uppsala och Norrköping, via Heby, Sala, Västerås, Eskilstuna, Flen, Katrineholm, den s.k. Uventrafiken, även i fortsättningen garanteras finansiering genom Rikstrafiken.
- 2007/08:T521 (c, fp, m, kd) yrk. 2 Regeringen bör i långtidsplanen för järnvägsinvesteringar för 2010–2019 säkra ett tidigt igångsättande av Projekt Ostlänken.
- 2007/08:T541 (fp) Pendlingsmöjligheterna mellan Örebro och Stockholm måste förbättras. Människor måste kunna kombinera sitt arbetsliv med familjelivet, utan att tvingas att flytta.

**Västra Götalands län samt delar av Värmlands och Hallands län**

- 2007/08:T219 (s) Kinnekullebanan är av strategisk betydelse för utvecklingen av Västra Götalands norra delar. I stället för att lägga ned Kinnekullebanan kan banan med ganska små medel bli ett mycket bra komplement till det nationella stamnätet som en del av järnvägssystemet i Västra Götaland.
- 2007/08:T255 (m) En upprustning och effektivisering av Kinnekullebanan är viktig eftersom antalet resenärer har ökat över alla förväntningar och fortsätter att öka.
- 2007/08:T267 (m) I en tid då klimat- och miljöfrågan är mer aktuell än någonsin tidigare är det av stor vikt att man på nytt ser över förutsättningarna för färdigställandet av dubbelspår på hela Västkustbanan.
- 2007/08:T269 (m) En snabb utbyggnad av Västra stambanan är det i särklass snabbaste och effektivaste sättet att öka transportkapaciteten mellan Sveriges väst- och östkust. En utbyggnad är mycket viktig då godstrafiken ökar kraftigt från och till Göteborgs hamn.
- 2007/08:T281 (fp) Det finns ett stort antal skäl för att på ett påtagligt sätt öka takten i genomförandet av dubbelspårutbyggnaden av järnvägen genom Halland, särskilt vad gäller Varbergsområdet.
- 2007/08:T331 (fp) En upprustning av Kinnekullebanan är nödvändig för att underlätta arbetspendlandet samt tillgodose näringslivets behov av godstransporter.
- 2007/08:T423 (s) En väl utvecklad Bohusbana skulle underlätta pendeltrafiken och knyta samman Uddevalla med både norra Bohuslän och Göteborg. Trafiken på Bohusbanan måste utvecklas så restiderna kortas. Därför måste den norra delen rustas upp så hastigheten kan höjas.
- 2007/08:T443 (s) Det är angeläget att en snabbtågsförbindelse mellan Halmstad och Stockholm via Varberg och Borås prioriteras i Banverkets kommande plan. Det är också viktigt med en viss upprustning av bandelen mellan Varberg och Herrljunga för att minska restiden.
- 2007/08:T451 (s) Förutsättningarna för ett långsiktigt hållbart samhälle ökar genom en utbyggnad av Västkustbanan.
- 2007/08:T530 (v) Bohusbanan bör moderniseras och utvecklas för att bli konkurrenskraftig gentemot E 6 i stället för att läggas ned.

**Skåne, Blekinge, Kronobergs, Kalmar och Jönköpings län**

- 2007/08:T218 (s) Det är viktigt att regeringen samverkar med Tyskland och Danmark så att förbindelsen över Fehmarn bält blir en del i ett europeiskt höghastighetsnät där också Sverige ingår. En snabbare utbyggnad av Götlandsbanan och Europabanan bör ske och en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör bör prövas av regeringen i arbetet med den inriktningsproposition som ska komma i mars 2008.
- 2007/08:T233 (fp)  
yrk. 2 Det är viktigt att ett planeringsunderlag för en järnvägsförbindelse Sturup–Malmö–Kastrup tas med i regeringens kommande infrastrukturproposition, även om exakt tidpunkt för genomförande inte slås fast.
- 2007/08:T234 (fp)  
yrk. 1 Resandet med kollektivtrafiken i Skåne ökade förra året med 10 % och tågresandet med 15 %. Även godstrafiken ökar snabbt i omfattning med många transporter som är viktiga för övriga Sverige. Hälften av alla svenska godstransporter går genom Skåne. Därför är behovet av järnvägssatsningar i Skåne mycket stort.
- 2007/08:T246 (c) Genom en snar utbyggnad av järnvägarna Europabanan och Götalandsbanan med samtidig upprustning av deras respektive anslutande linjer underlättas transporter, vilket ger bättre miljö och ökad trafiksäkerhet.
- 2007/08:T268 (m) Sverige bör se över förutsättningarna för en utbyggnad av Europakorridoren som skulle innebära en avlastning av miljön då stora passagerarströmmar skulle flyttas från flyg till järnväg på nya sträckor.
- 2007/08:T270 (c) För att underlätta transporter inom landet behövs en ny järnvägssträcka på ca 12 km som binder ihop Blekinge Kustbana med Olofström.
- 2007/08:T283 (s) Europakorridoren ger stora möjligheter till regional tillväxt och utveckling i Syd- och Mellansverige. Behovet av höghastighetsstandard på relevanta delar av järnvägsnätet bör noga beaktas i planeringen för aktuella utbyggnader och utredningar av de svenska sträckor som ingår i Europakorridoren.
- 2007/08:T349 (kd) Regeringen bör i den kommande inriktningspropositionen för infrastrukturplanering för åren 2010–2019 för alla projekt som berör Götalandsbanan och Europabanan, ange en hastighetsstandard på 320–350 km/h.
- 2007/08:T420 (m) För att möta framtidens behov och stärka kommunikationen mellan västra Sverige och Europa bör förutsättningarna för att bygga en tunnel mellan Helsingör och Helsingborg ses över.

- 2007/08:T484 (c, m, fp, kd) En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är en av flera stora infrastruktursatsningar som vårt land behöver. Regeringen bör snarast möjligt göra en översyn av möjligheten till förbindelsen med tanke på Fehmarn bält-bron och den planeringstid som föreligger.
- 2007/08:T505 (c) Regeringen bör återinföra Kust-till-kust-banan öster om Alvesta samt Alvesta bangård och station, i de aktuella investeringsplanerna för 2004–2015.
- 2007/08:T536 (m, fp, kd, c) En samverkan bör ske kring nya gränsöverskridande järnvägar i Danmark, Tyskland och Sverige med sikte på att Fehmarn bält-förbindelsen och en ny fast förbindelse Helsingborg–Helsingör möjliggör att hela Europakorridoren från Stockholm till Hamburg kan bli en del i ett heltäckande europeiskt höghastighetsnät.

## Flera trafikslag

### Norrland

- 2007/08:T309 (fp) Norrbotten är mycket beroende av en väl fungerande infrastruktur. Då kollektivtrafik inte finns i många delar av regionen är det från trafiksäkerhetssynpunkt viktigt att satsa på bra och säkra vägar. Norrbotten är också beroende av en väl fungerande flygtrafik och att statens trafikupphandling sker på ett nöjaktigt sätt.

### Svealand

- 2007/08:T212 (m) För att Dalarna ska kunna utvecklas till ett attraktivt län är det viktigt med bra kommunikationer. Det är därför viktigt med satsningar på såväl vägar som järnvägar i länet.
- 2007/08:T333 (fp) Det är nödvändigt att staten tar sitt ansvar för att klara det växande behovet av kapacitet i kollektivtrafiken och för att de hinder som i dag förhindrar utveckling i Västmanland och Mälardalen byggs bort.
- 2007/08:T371 (s) Tillväxtkorridoren Oslo–Karlstad–Stockholm är en viktig del i den nordiska triangeln och arbetet med att förstärka denna korridor måste prioriteras.
- 2007/08:T473 (s) Stockholm växer med 20 000 personer per år. Både invånare och näringsliv har behov av en fungerande kollektivtrafik. Om inte kollektivtrafiken i länet byggs ut kraftigt riskerar detta att på sikt äventyra utvecklingen i regionen.

- 2007/08:T475 (s) Det krävs investeringar i Stockholms kollektivtrafik och i fler vägar i kombination med ekonomiska styrmedel så att investeringarna utnyttjas på ett effektivt sätt.
- 2007/08:T498 (fp) yrk. 1 Det är nödvändigt för statsmakten att noga följa utvecklingen i Norrtälje och bidra till att kommunikationssystemet byggs ut i en takt som gör att både näringsliv och boende blir mer än drägligt, dvs. gott.
- 2007/08:T527 (s) Utbyggnaden av infrastrukturen i Mälardalen måste påskyndas så att den även fortsättningsvis kan bidra till tillväxt i hela Sverige.

## **Götaland**

- 2007/08:T217 (s) Det är mycket angeläget att järnvägsförbindelserna i Jönköpingsområdet förbättras. Götalandsbanan skulle förbättra järnvägsförbindelserna med Stockholm och Göteborg. Banverket måste avsätta medel för delen Borås–Jönköping–Linköping. Stora brister finns även i länets vägnät, varför investeringar bör göras i Jönköpings län.
- 2007/08:T232 (fp) I Skåne sker hälften av alla godstransporter i Sverige och det ställer stora krav på de skånska vägarna och järnvägarna. Utan en visionär satsning på infrastruktur kommer Skånes utvecklingspotential att förbli delvis outnyttjad. Vi anser att järnvägskapaciteten därför bör byggas ut till hamnstäderna Ystad och Trelleborg.
- 2007/08:T234 (fp) yrk. 2 Skånes andel av anslag till järnväg och vägar motsvarar inte folkmängden eller regionens behov av kommunikationer. Det behövs en översyn av inriktningen av infrastruktursatsningarna i Sverige. Ökad satsning på infrastruktur i Skåne och Öresundsregionen skulle helt uppenbart vara samhällsekonomiskt lönsamt.
- 2007/08:T244 (c) Sjuhärad är i dag en mycket expansiv region. Ett byggande av Götalandsbanan, en upprustning av Viskadalsbanan och en utbyggnad av riksvägarna 27, 40, 41, 42 och 46 skulle få Sjuhärad att utvecklas och bidra till tillväxten i Sverige.
- 2007/08:T258 (c) För att stärka den lokala och regionala tillväxten i Kalmar och Östergötlands län krävs såväl väg- som järnvägsuppbyggnad mellan länen.
- 2007/08:T289 (s) För Kronobergs del är det mycket angeläget att de planer som finns för ombyggnad av väg- och järnvägsnätet förverkligas. Det är viktigt från både näringslivs- och samsättningsynpunkt.

- 2007/08:T293 (c) I Jönköping finns ett behov av infrastrukturförbättringar genom upprustning av järnvägssystemet, en satsning på Götalandsbanan och en upprustning av bl.a. riksvägarna 31, 40 och 26.
- 2007/08:T310 (fp) För att Jönköpings län ska kunna fortsätta att fungera som tillväxtmotor är det nödvändigt med ordentliga satsningar på infrastrukturen. Framkomligheten för både persontrafik och tunga godstransporter måste förbättras. Flygplatsen måste också i framtiden vara ett statligt ansvar.
- 2007/08:T325 (kd) yrk. 2 En statlig förhandlingsperson bör tillsättas för alla infrastruktursatsningar som behövs i och runt Göteborg.
- 2007/08:T408 (s) För Blekinges del är det mycket angeläget att de planer som finns för att rusta upp och bygga om i väg- och järnvägsnätet i och runt Blekinge förverkligas.
- 2007/08:T416 (s) För Kalmar län är det viktigt att infrastrukturen byggs ut och möjliggör goda kommunikationer. Det gäller bl.a. E 22, Kust-till kust-banan, Stångådalsbanan och Tjustbanan. Vidare är goda flyg- och färje förbindelser viktiga.
- 2007/08:T433 (m) yrk. 1 De nationella och regionala vägarna och järnvägarna i Skåne bör tillföras en större andel av landets samlade infrastrukturmedel.
- 2007/08:T433 (m) yrk. 3 Region Skånes regionala plan för transportinfrastruktur (RTI-planen) bör tillmätas större betydelse för fördelningen av de nationella infrastruktursatsningarna.
- 2007/08:T433 (m) yrk. 4 Skånes närhet till de stora marknaderna i Europa medför att stora delar av den svenska exporten och importen går via Skånes hamnar. Behovet av ett fullgott infrastrukturnät i anslutning till dessa hamnar är av yttersta vikt. Järnvägens fortsatta utveckling och långsiktiga lösning för godsstråken genom Skåne är en nationell angelägenhet. En översyn bör snarast inledas så att beslut om utbyggnad kan fattas. Utvecklingen i regionen medför att flygtrafiken beräknas få en betydande expansion. Det är viktigt att se över och snarast fatta beslut angående hur Sturup och Kastrup kan länkas samman med järnvägen.
- 2007/08:T444 (s) E 20 bör vara fyrfältsväg med 110 som hastighetsgräns hela sträckan mellan Stockholm och Göteborg. Det är viktigt att fortsätta den utbyggnad som redan startat. Västra stambanan är i skriande behov av utbyggnad. Järnvägen behöver byggas ut från dubbelspår till fyrspår.
- 2007/08:T449 (s) Ett framtida fortsatt stöd till bevarande och utveckling av goda transportmöjligheter i Bergslagsregionen är viktigt.

2007/08:T457 (s)	Det är av största vikt att påskynda utbyggnaden av väg- och järnvägar i Västra Götaland.
2007/08:T482 (m) yrk. 1	Betydelsen av en fungerande infrastruktur i Västra Götaland är viktig för alla delar av Sverige. Behoven av infrastruktursatsningar är många, där utbyggnad av E 6, riksväg 40 och Götalandsbanan är några exempel på hur framkomligheten kan förbättras.
2007/08:T482 (m) yrk. 2	Regeringen bör snarast se över möjligheten att tillsätta en statlig förhandlingsman med särskilt uppdrag att samordna och prioritera infrastrukturprojekten i Västra Götalandsregionen.
2007/08:T497 (m, c, fp, kd)	Den västsvenska infrastrukturen är av största vikt för Sveriges framtida ekonomi. En utbyggnad av en ny Götaälvförbindelse, ombyggnad av en rad enplans- till tvåplanskorsningar på de stora lederna, förbättrad väginformatik och kostnadseffektiv kollektivtrafik bör ske.
2007/08:T503 (fp, m, c, kd)	Behovet av omfattande satsningar på infrastrukturen gäller i hög grad för Göteborg och Västra Götaland. Investeringar i transportsystemet blir med kloka beslut samtidigt insatser för ökad tillväxt, nya arbetstillfällen och en bättre miljö.
2007/08:T521 (c, fp, m, kd) yrk. 1	Viktiga trafikstråk genomkorsar Östergötland och det ligger i både länets och landets intresse att dessa håller hög klass. En kraftfullare järnvägsförbindelse mellan länet och Stockholm – Ostlänken – är trängande nödvändig liksom väginvesteringar vid Motala, Vadstena och Söderköping samt sammanbindningsledningarna (väg och järnväg) mellan Östergötland och Kalmar och norrut.
2007/08:T524 (s)	Ett absolut minimikrav måste vara att fullfölja den av riksdagen år 2004 beslutade infrastrukturplanen för Skåne.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det runtom i landet finns många angelägna infrastrukturprojekt för att främja tillväxt, regional utveckling och omställning till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Detta återspeglas inte minst genom det stora antal motionsyrkanden om särskilt utpekade infrastrukturprojekt m.m. som behandlas i detta avsnitt. Utskottet väljer att behandla dessa yrkanden sammanhållet mot bakgrund av den rollfördelning inom planeringsprocessen som riksdagen fastställt genom det transportpolitiska beslutet 1998 (bet. 1997/98:TU10). Av detta följer 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 specifika trafikfrågor bör dessa avgöras av trafikföretagen inom de ramar statsmakterna lagt fast.

Utskottet menar således att beslut i transportfrågor bör vara så decentraliserade som möjligt och med en tydlig rollfördelning mellan olika planeringsnivåer och aktörer. Beslut om vilka åtgärder som ska genomföras samt deras tidsplaner bör följaktligen främst fattas inom ramen för trafikverkens, regionernas och länens långsiktiga planering med utgångspunkt i riksdagens beslut. Det är också viktigt med återrapportering i vilken grad insatta resurser bidrar till uppfyllelsen av fastlagda mål.

Utskottet vill vidare klargöra att staten och kommunerna har ett ansvar för att 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 dock inte att det kan finnas skäl för riksdagen att i vissa fall göra mer preciserade ställningstaganden, 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.

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 inte alltid kommer till utförande så tidigt i planeringsperioden som motionärerna hade önskat. Utskottet erinrar om att regeringen under sommaren mottagit förslag från Vägverket och Banverket på reviderade planer för väg- och banhållningen för perioden 2004–2015. Av förslagen framgår att en rad väg- och järnvägsprojekt behöver senareläggas, främst på grund av kostnadsökningar i enskilda projekt och obalans mellan nu gällande väg- och banhållningsplaner och anslagen. Som tidigare nämnts delar utskottet regeringens bedömning om vikten av en ansvarsfull ekonomisk politik och att reformutrymmet begränsar möjligheten till ytterligare satsningar på investeringar. Utskottet noterar dock med tillfredsställelse att regeringen i sitt beredningsarbete avser att göra en noggrann prövning av de projekt som finns i planerna för att minimera de samhällsekonomiska konsekvenserna av senareläggningarna.

Som utskottet redovisat i samband med anslagsbehandlingen för budgetåret 2008 har regeringen tillfört ökade medel till infrastrukturändamål. Det tillskott på 10 miljarder kronor till Vägverket och Banverket som regeringen anvisat på tilläggsbudget för innevarande år innebär att trafikverkens kapitalkostnader reduceras och att utrymme frigörs under anslaget för ange-

lägna ändamål. Utskottet vill vidare hänvisa till det utvecklingsarbete som pågår när det gäller offentlig-privat samverkan (OPS) som kan ge mer effektivitetsvinster i infrastrukturbyggandet och ekonomiskt engagemang från flera aktörer som är beredda att satsa på ny samhällsekonomiskt motiverad infrastruktur. Utskottet räknar därmed sammantaget att medel bör kunna avsättas för trafikens infrastruktur än vad som varit fallet under den tidigare regeringens maktinnehav. Utskottet förutsätter vidare att genom ett bra planeringsunderlag med väl tillämpade samhällsekonomiska bedömningar, en effektiv myndighetsorganisation samt utvecklad samverkan mellan offentlig och privat sektor bör avsatta medel kunna nyttjas till gagn för hela landets utveckling.

Utskottet vill samtidigt klargöra att det finns andra motionsförslag avseende nationella infrastrukturprojekt som i och för sig måste anses angelägna men som vid avvägningen mot andra angelägna samhällsbehov får skjutas på framtiden. Andra motionsförslag åter rör främst lokala och regionala trafikfrågor, prisfrågor m.m. som enligt den ovan beskrivna rollfördelningen avgörs på regional nivå eller av trafikföretagen själva.

När det gäller den mer långsiktiga utbyggnaden av trafikinfrastrukturen vill utskottet erinra om att regeringen inlett arbetet med en ny planeringsomgång för transportinfrastrukturen för perioden 2010–2019 och aviserat en proposition till våren 2008. Utskottet instämmer här med regeringens utgångspunkt att samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar och att det, jämfört med de planer som den tidigare regeringen fastställt, innebär att en större andel av investeringarna ska ske inom vägsektorn. Utskottet vill dock understryka att de ökade medel som utskottet sammantaget förväntar sig ska kunna avsättas för trafikens infrastruktur jämfört med under föregående regeringsperiod innebär att strategiskt viktiga satsningar inom såväl väg- som järnvägssektorn kommer att kunna genomföras. Utskottet emotser resultatet av regeringens beredning och förslag i fråga om den nya långsiktiga infrastrukturplanen. Utskottet utgår ifrån att regeringen i detta arbete även kommer att beakta de förslag som nyligen presenterades i dels Hamnstrategiutredningens betänkande Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet (SOU 2007:58), dels Banverkets rapport med förslag om ett rikstäckande, strategiskt nät av kombiterminaler och dels betänkandet Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70).

Med anledning av de aktuella motionsförslagen kan vidare nämnas att den av regeringen utsedda utredaren för Stockholmsregionens trafiksystem, Carl Cederschiöld, avser att redovisa sitt förslag till regeringen under december 2007. Med hänvisning till den betydelse som Stockholmsregionens trafiklösningar har för hela regionens trafikförsörjning välkomnar utskottet regeringens initiativ att skapa underlag för en samlad långsiktig trafiklösning till gagn för såväl regionerna som för hela landets transportförsörjning.

Med hänvisning till redovisningen ovan och utskottets uttalanden om bl.a. rollfördelningen i planeringssystemet samt pågående utrednings- och beredningsarbete 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 m.m.

## Ändring i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar förslaget till lag om ändring i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation.

### Propositionen

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 717/2007 av den 27 juni 2007 om roaming i allmänna mobiltelefonnät i gemenskapen och om ändring i direktiv 2002/21/EG, nedan roamingförordningen, trädde i kraft den 30 juni 2007. Roamingförordningen är bindande och direkt tillämplig i medlemsstaterna. I artikel 9 anges dock att medlemsstaterna, inom nio månader från förordningens ikraftträdande, ska fastställa regler om effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner för överträdelse av förordningens bestämmelser samt vidta de åtgärder som krävs för att se till att sanktionerna tillämpas. Sådana regler om sanktioner måste därför införas i svensk rätt.

Enligt lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation (LEK) har tillsynsmyndigheten i flera fall befogenhet att meddela föreläggande eller förbud som kan förenas med vite i syfte att uppnå efterlevnad av lagens bestämmelser. Regeringen bedömer att dessa sanktioner har varit effektiva för att uppnå syftet och finner därför ingen anledning att överväga andra åtgärder än dessa för att inrätta sådana sanktioner som anges i artikel 9 i roamingförordningen. Den av regeringen föreslagna lagändringen innebär således att området för att utnyttja en sanktionsmöjlighet som redan finns i LEK vidgas till att även omfatta området för roamingförordningen.

Enligt artikel 8 i roamingförordningen ska det tvistlösningsförfarande som fastställts i artiklarna 20 och 21 i direktiv 2002/21/EG om ett gemensamt regelverk för elektroniska kommunikationsnät och kommunikationstjänster tillämpas även på tvister rörande skyldigheter enligt förordningen mellan företag som tillhandahåller elektroniska kommunikationsnät eller elektroniska tjänster. Det ifrågavarande tvistlösningsförfarandet har i svensk rätt genomförts i 7 kap. 10–13 §§ LEK. Genom att införa en hän-

visning till roamingförordningen i 7 kap. 10 § LEK tydliggörs att de tvistlösningsregler som återfinns i LEK är tillämpliga även inom det i roamingförordningen reglerade området.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2008.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet välkomnar ett skydd mot överprissättning på roamingsamtal inom gemenskapen. Vad gäller behovet enligt roamingförordningen att i svensk rätt införa bestämmelser om sanktioner delar utskottet regeringens bedömning att befintliga åtgärder enligt lagen om elektronisk kommunikation är tillräckliga och kan därför utvidgas till att även omfatta området för roamingförordningen. Utskottet har vidare inget att invända mot att det tydliggörs att tvistlösningsreglerna i LEK även är tillämpliga på området för roamingförordningen. Därmed tillstyrks regeringens förslag.

## 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)**

av Peter Pedersen (v).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om mål- och resultatfrågor för politikområdet Transportpolitik. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 10,

2007/08:T327 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 1 och 13,

2007/08:T329 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 8 och

2007/08:T531 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 1 och

avslår motionerna

2007/08:T546 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 2,

2007/08:T547 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp),

2007/08:MJ440 av Désirée Pethrus Engström (kd) yrkande 2 och

2007/08:A402 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkandena 23–27.

#### *Ställningstagande*

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar utveckling för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Ett strategiskt medel att nå detta mål och miljömålen är att besluten fattas i enlighet med en transporthierarki som tydligt anger vilka transportslag som ska prioriteras. Den ska vara baserad på de olika transportslagens potential att vara ekologiskt hållbara. En första fråga vid behov av kommunikation är om det går att undvika en fysisk förflyttning. Skulle det finnas ett behov av transport bör man i första hand använda sig av gång eller cykel. Är inte detta möjligt bör man använda kollektiva transportmedel såsom buss eller spårbundna transportmedel. Först därefter bör man överväga vägtransporter och då med fordon med drivmedel som inte påverkar miljön negativt. I sista hand bör transport med flyg komma i fråga. Det är således viktigt att säkerställa att transportbehovet inte ökar. Vidare bör det offentligas subventioner och annat stöd tydligt inriktas mot de mest håll-

bara transportmedlen, vissa socioekonomiska grupper och utgå från olika regionala förutsättningar. Kostnadsbalansen inom transportsektorn måste ändras så att ekologiskt hållbara transportmedel blir billigare och mindre hållbara blir dyrare. Kollektivtrafiken måste alltså ges en större andel av dagens och morgondagens resande om det transportpolitiska målet och miljömålen, inklusive klimatmålet, ska kunna nås.

Riksdagen har nu ställt upp jämställdhet som ett transportpolitiskt delmål. Enligt Sika är bristen på kunskap och data fortfarande stor, vilket gör det svårt att följa upp detta delmål. Till exempel redovisar samtliga trafikverk resmönstren för män respektive kvinnor, men inget av verken redovisar några analyser om de bakomliggande orsakerna. Inom trafikforskningen är det ofta män som arbetar. Samtidigt är det ofta mannens resmönster och värderingar som styr de kunskapsområden som utvecklas. Därför måste inriktningen av forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram som ska främja målet om jämställdhet och en jämn könsfördelning mellan de anlitade forskarna eftersträvas. Ytterligare ett sätt att se till att jämställdhetsmålet kan nås är att Banverket i regleringsbrevet uppmanas att säkerställa att jämställdhetsperspektivet analyseras och bevakas i all planering och alla investeringar som syftar eller leder till regionförstoring. Järnvägstrafiken blir allt viktigare för möjligheterna till pendling för arbete eller studier. Det är viktigt att regionförstoring baseras på ökad kollektivtrafik och genomförs på villkor som inte missgynnar jämställdhetsarbetet. Vidare bör Sjöfartsverket i regleringsbrevet uppmanas att säkerställa att jämställdhetsmålet har samma prioritet som övriga transportpolitiska delmål. Sjöfartsverket är det enda av trafikverken som inte redogör för fördelningen mellan kvinnor och män i beslutande arbetsgrupper.

Vad vi nu har sagt bör ges regeringen till känna.

## **2. Mål- och resultatfrågor för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post, punkt 2 (s)**

av Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Lars Mejern Larsson (s) och Katarina Köhler (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag till mål för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post som föreslås ersätta nuvarande mål för politikområdet. Därmed bifaller riksdagen motion

2007/08:Fi277 av Mona Sahlin m.fl. (s) yrkande 111 och avslår proposition 2007/08:1 utgiftsområde 22 punkt 18.

### *Ställningstagande*

Vi anser att det övergripande målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post även fortsättningsvis ska vara att alla ska ha tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster. Det innebär att målet även fortsättningsvis är att skapa ett informationssamhälle som inkluderar alla. Vi menar att en effektiv IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet ska finnas tillgänglig i hela landet. Vi har därför i annat sammanhang föreslagit att 100 miljoner kronor avsätts till den fortsatta bredbandsutbyggnaden i kommunerna, vilket också framgår av vår motion.

Vi menar att IT, som snart finns representerad överallt i samhället, omfattar också de människor och organisationer som bygger, driver och utnyttjar systemen samt de rättsliga och ekonomiska villkor som reglerar dem. Det krävs, anser vi, en balanserad utveckling av den fortsatta digitaliseringen i samhället med de människor som ska ta till sig den nya utvecklingen. Det gäller att göra informationssamhället tillgängligt för alla, kvinnor och män, unga och gamla, människor med eller utan funktionshinder, företag och myndigheter i tätort och glesbygd i alla delar av vårt land, på rimliga villkor. Detta informationssamhälle ska kvinnor och män kunna delta i och bidra till på samma villkor och det ska råda en balans mellan könen. Tillgängligheten för alla ställs på sin spets när det gäller funktionshindrade och andra särskilda grupper som riskerar att utestängas från informationssamhället. Det är viktigt att informationssamhället blir inkluderande, inte exkluderande. Detta menar vi bör återspeglas i målet för politikområdet. Vi motsätter oss därför regeringens förslag till ny målformulering om att lyfta in marknadens roll. Marknaden ska vara en tjänare för att uppnå samhällets mål och inte den som styr utvecklingen av samhällsviktiga funktioner.

## Särskilda yttranden

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

Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Lars Mejern Larsson (s) och Katarina Köhler (s) anför:

Socialdemokraterna anser att de av riksdagen fastställda transportpolitiska målen – såväl det övergripande målet som delmålen – är väl avvägda och säkerställer en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Våren 2006 ställde sig riksdagen bakom den transportpolitiska proposition som lagts fram av den socialdemokratiska regeringen. Syftet var att skapa hållbar tillväxt, livskvalitet och välfärd i hela landet. Riksdagsbeslutet var grundat på ett omfattande utrednings- och beredningsarbete.

Enligt vår mening krävs det nu ett handlingsprogram för att man aktivt ska kunna utveckla moderna transporter för framtiden. Handlingsprogrammet ska vara byggt på de ledstjärnor som riksdagen nyligen lagt fast om bl.a. transporter för hållbar tillväxt. Vi anser således att någon omorientering i transportpolitiken inte behövs; en sådan skulle dessutom försena det viktiga arbetet med konkreta åtgärder för att lösa de utmaningar som transportsektorn står inför. När det gäller mål- och resultatredovisningen anser vi att den socialdemokratiska 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 utvecklingsarbetet när det gäller mål- och resultatstyrning drivits vidare, 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 finner Socialdemokraterna att det saknas anledning att nu se över de transportpolitiska målen. Vi anser heller inte att en – jämfört med tidigare utarbetade planer – mindre andel av investeringarna ska genomföras inom järnvägsektorn.

### 2. Mål- och resultatfrågor för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post, punkt 2 (v)

Peter Pedersen (v) anför:

Vänsterpartiet anser att människor ska kunna leva kvar där de bor, och en utbyggd IT-infrastruktur underlättar detta. Bredbandsutbyggnad går inte av sig själv och marknaden har inte klarat av att förse hela landet med bredband. Staten har förmedlat åtskilliga miljarder kronor till att bygga bredband, men fortfarande finns det vita fläckar i landet där man saknar denna infrastruktur. För att inte förstärka klyftan mellan tätbebyggda områden



och glesbygd måste staten ta ansvar för att alla ska kunna få tillgång till bredband, vilket betyder en överföringskapacitet som i alla fall inte är lägre än 2 Mb/s. Regeringen bör därför lägga fram en långsiktig strategi för finansiering och fortsatt utbyggnad i landet av bredband med en sådan överföringshastighet.

Infrastruktur är nästan alltid en kollektiv nyttighet och av sin natur olämplig att driva och äga på kommersiell grund. Den samhällsekonomiska nyttan är mycket större med ett gemensamt ägande. Därför är järnvägar, vägar, telenät, kassaservice m.m. självklara delar i statens förvaltning. Bredband skiljer sig inte i sak från detta. Det är en infrastruktur likt järnvägar, dvs. det är inte rationellt att bygga fler optiska kablar bredvid varandra bara för att öka konkurrensen. Risken med en infrastruktur som vilar på kommersiell grund är ett snävt företagsekonomiskt perspektiv, som mycket väl kan gynna det egna företaget, men inte allmänheten. Därför bör den samhälliga kontrollen och ägandet över infrastruktur stärkas, så att inte enskilda individer hamnar i kläm. Vänsterpartiet anser därför att regeringens förslag till nytt mål för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post, där marknadens betydelse och roll lyfts in, leder helt fel och skapar orättvisor och vidgade klyftor i samhället. Vänsterpartiet efterlyser i stället en strategisk plan för hur statens ägande av bredband kan öka.

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

Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Lars Mejern Larsson (s) och Katarina Köhler (s) anför:

Riksdagen har den 21 november 2007 i första steget av budgetprocessen ställt sig bakom regeringens budgetförslag för 2008. Det innebär att riksdagen för detta år nu har låst såväl utgiftstak som ramar för de 27 utgiftsområdena samt fattat beslut om de skatte- och avgiftsförändringar som ska träda i kraft nästa år. För budgetåret 2008 gäller därmed att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 35 760 miljoner kronor under riksdagens fortsatta behandling. Socialdemokraternas förslag på utgiftsområdet överstiger denna nivå och kan således formellt inte tas upp till behandling.

Vi socialdemokrater har i partimotionen 2007/08:Fi277 Sverige tjänar på rättvisa gett vår syn på inriktningen av politiken. Det går bra för Sverige. Sysselsättningen stiger och arbetslösheten faller. Skatteintäkterna ökar i både staten och kommunsektorn. Fortfarande ger högkonjunkturen goda effekter. Vi socialdemokrater menar att det är viktigt att nu ta till vara de möjligheter som högkonjunkturen ger för att bryta långtidsarbetslösheten och investera i framtida konkurrenskraft.

Det krävs en god avvägning mellan en ansvarsfull ekonomisk politik och nödvändiga satsningar för att förbereda Sverige för framtiden. Denna uppgift misslyckas regeringen med. Den budgetproposition som regeringen

presenterat innehåller vare sig åtgärder för att bryta långtidsarbetslösheten eller strategiska framtidsatsningar. Allt fokus ligger i stället på skattesänkningar för välbeställda som finansieras med sämre trygghet för vanliga löntagare. Vi socialdemokrater ställer inte upp på en sådan politik. Ökade klyftor är varken bra för tillväxt eller sysselsättning. Orättvisor är inte produktiva. Sverige tjänar på rättvisa.

Eftersom riksdagsmajoriteten i första steget av budgetprocessen gett budgetpolitiken en helt annan inriktning än den vi önskat avstår vi från att reservera oss. Vårt budgetalternativ bör ses som ett sammanhållet paket där någon eller några delar inte kan brytas ut och behandlas isolerat. Vi vidhåller vår uppfattning och anser att anslagen inom utgiftsområde 22 borde ha utformats i enlighet med det som framgår av vår utgiftsområdesmotion 2007/08:T510.

Tyvärr tvingas vi konstatera att det inte heller i denna den borgerliga regeringens andra budget syns några spår av de storslagna infrastruktursatsningar som utlovades före valet. Vi vill ändå välkomma att regeringen delvis har gått oss socialdemokrater till mötes genom att i tilläggsbudgeten föreslå amortering av lån inom infrastrukturområdet på 10 miljarder kronor. Härigenom frigörs medel för att utföra underhåll och få till stånd ytterligare investeringar i infrastruktur. Denna satsning räcker dock inte för att åtgärda de upprustnings- och investeringsbehov som finns inom väg- och järnvägssektorerna. Vi föreslår därför ytterligare en förtida amortering på 3 miljarder kronor under 2008 för att öka investeringsmöjligheterna inom infrastrukturområdet. Amorteringen innebär att investeringsmöjligheterna inom utgiftsområdet ökar med ca 330 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Av dessa föreslår vi att 200 miljoner ska gå till angelägn infrastrukturatsningar, bl.a. inom järnvägssektorn.

Investeringsbehovet på nationella väg- och järnvägsnät är svårt att rymma inom de ordinarie väg- och järnvägsanslagen. Regeringen har aviserat att man överväger att lösa en del av problemen genom s.k. OPS-lösningar (offentlig-privat samverkan) för vissa projekt. Vi vill erinra om att denna alternativa finansieringsform inte innebär att investeringar helt plötsligt blir gratis; det handlar i stället om en form av lånefinansiering. I de fall riksdagen gör bedömningen att vissa investeringsprojekt är så angelägna att de bör finansieras genom lån förordar vi en annan modell: funktionsupphandlingar där man samordnat upphandlar både byggande och drift av vissa väl avgränsade projekt och med finansiering genom lån i Riksgälden. Med en sådan modell anser vi att man uppnår samma fördelar som med OPS men till betydligt lägre kapitalkostnader eftersom staten genom Riksgälden kan ta upp lån till förmånligare villkor än vad som är möjligt för privata aktörer. Lån i Riksgälden medger också att staten har större inflytande över återbetalningstakten, jämfört med lån via ett privat kreditinstitut.

För att kunna utveckla hela landet anser vi att det är nödvändigt att ta till vara den utvecklingskapacitet som ligger i den stora satsning på järnvägsinfrastruktur som nu genomförs. Staten och regionerna måste gemensamt utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen. Det är viktigt att skapa ett sammanhållet trafiksystem som dels ger förbättrade pendlingsmöjligheter och regionförstoring, dels ger goda tågförbindelser till övriga regioner i landet. Det är viktigt med hänsyn till miljön att tåg och järnväg blir mer attraktivt för att på allvar kunna konkurrera med bil, lastbil och flyg. Det finns flera spännande framtidsprojekt som både kommer att knyta ihop regioner och bidra till en bättre miljö. Ostlänken, en ny tvåspårig järnväg mellan Järna och Linköping, utgör enligt vår mening en prioriterad satsning såväl för att åstadkomma konkurrenskraftiga restider Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö som för att skapa förbättringar i den regionala gods- och persontrafiken. Byggandet bör inledas 2010 och vi vill därför att denna satsning lyfts utanför Banverkets ordinarie anslag och finansieras genom ett lån i Riksgälden på 15 miljarder kronor.

Norra länken i Stockholm är ett väsentligt projekt för att förbättra dagens trafiksituation i huvudstaden och ge stadens medborgare en bättre miljö. Det är dock ett stort och dyrbart projekt som medför att andra angelägena investeringar får vänta. Vi vill därför lyfta ut Norra länken ur Vägverkets ordinarie anslag och i stället finansiera byggandet med 10 miljarder kronor via ett lån i Riksgälden. Vägverket får därigenom bättre möjligheter att åtgärda såväl vägunderhåll som nyinvesteringar i hela landet i enlighet med de nationella vägplanerna.

I trängselskattefrågan väljer regeringen att svika samtliga väljare som röstat i folkomröstningen. Trots resultatet från omröstningen vill regeringen använda intäkterna från trängselskatten endast till investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen. Vi anser att detta överskott självklart även måste gå till investeringar i stadens och länets kollektivtrafik. En stor del av befolkningen i Stockholmsregionen är beroende av denna. Staten måste ta sitt fulla ansvar för investeringar, förbättring och underhåll avseende *hela* transportsektorn i Stockholms län.

Vi vill även öka satsningarna på trafiksäkerhet för att förbättra chanserna att nå nollvisionen och avsätter 30 miljoner kronor till trafiksäkerhetsinsatser, främst riktade till barn och unga. Satsningen ska ske i samarbete med intresseorganisationer som NTF, Sveriges Motorcyklister och Cykelfrämjandet.

Avslutningsvis vill vi understryka den moderna informationsteknikens betydelse för utvecklingen i hela Sverige. Av avgörande betydelse är dock att hela landet får tillgång till den nya tekniken på likvärdiga villkor. I dagsläget saknar alltså 136 000 hushåll och företag bredband helt. Då duger det inte som regeringen gör att konstatera att nuvarande bredbandsstöd till kommuner upphör till årsskiftet 2007–2008 och tillsätta en utre-

dare. Risken är stor att den viktiga bredbandsutbyggnaden tappar fart. För att undvika detta vill vi satsa ytterligare 100 miljoner kronor till bredbandsutbyggnad i kommunerna.

I sammandrag föreslår vi följande ändringar av anslagen på utgiftsområdet.

*Avvikelser inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i jämförelse med budgetpropositionen för 2008 (avrundat till miljoner kronor)*

<b>Anslag</b>	<b>Propositionen</b>	<b>Avvikelse</b>
36:2	Väghållning och statsbidrag	17 701
	<i>varav:</i>	
	<i>överföring av överskott från trängselskatten till nytt anslag (se nedan)</i>	-202
	<i>trafiksäkerhet</i>	30
(Nytt)	Strategiska infrastrukturinvesteringar i vägar och järnvägar	3 795
	<i>varav:</i>	
	<i>extra amortering 2008</i>	3 000
	<i>minskade kostnader för räntor/amorteringar till följd av extra amortering på 3 mdkr för 2008</i>	-330
	<i>nya infrastrukturprojekt</i>	200
	<i>räntor/amorteringar Norra länken/Ostlänken</i>	2 125
	<i>minskade räntor/amorteringar till följd av extra amortering på 10 mdkr i tilläggsbudget för 2007</i>	-1 200
(Nytt)	Överskott från trängselskatten till underhåll och investeringar i kollektivtrafik och vägar i Stockholms stad och län	202
(Nytt)	Bredbandsstöd	100
	<b>Totalt för utgiftsområde 22</b>	<b>35 760</b>
		<b>3 925</b>

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

Peter Pedersen (v) anför:

En majoritet av riksdagens ledamöter, representerande Moderata samlingspartiet, Centerpartiet, Folkpartiet och Kristdemokraterna, beslutade den 21 november 2007 om ramar för statsbudgetens utgiftsområden samt en beräkning av statens inkomster. Ett tak för statens utgifter inklusive pensions systemet vid sidan av statsbudgeten fastställdes för 2008, 2009 och 2010.

Vänsterpartiet menar att Sverige behöver ett spårbyte för ökad rättvisa, förstärkt välfärd och kloka investeringar för framtiden. Vi presenterar i vår budgetmotion 2007/08:Fi276 Fler i arbete – fler vägar framåt en helt annan inriktning för den ekonomiska politiken än vad riksdagsmajoriteten fattat övergripande beslut om. Vårt budgetalternativ avvisar regeringens politik som är närsynt och oansvarig, som systematiskt ger mer till dem som har mest och som i grunden angriper och eroderar den svenska väl-

färdsmodellen. Vi avvisar regeringens kraftiga skattesänkningar, attackerna på de gemensamma trygghetssystemen och urgröpningen av det gemensamma ägandet. Vänsterpartiet gör en radikalt annorlunda bedömning än regeringen och riksdagsmajoriteten av de långsiktiga behoven för svensk ekonomi. Vi ifrågasätter de nyliberalt inspirerade penning- och finanspolitiska ramverk som underbygger en omfattande överföring av resurser till de rikaste och förhindrar en politik för full sysselsättning.

Vänsterpartiets politik innebär också en välfärdsoffensiv. Vi gör en kraftfull satsning på fler anställda i välfärden. Vi presenterar också omfattande investeringar för att stärka samhällets infrastruktur och bemöta de allvarliga klimathoten. Vi ser jämställdheten som en strukturell fråga om makt och resurser och föreslår en rad politiska insatser. Vi genomför ett omfattande socialt reformprogram på en rad områden. Detta är i kontrast till regeringens politik, som försitter goda chanser och vrider tillbaka klockan, ett ansvarsfullt budgetalternativ som använder de gemensamma resurserna bättre mer rättvist och mer framtidsinriktat.

Vänsterpartiets anslagsförslag inom utgiftsområde 22 uppgår till 24 954 miljoner kronor för 2008, vilket är en lägre summa än den ram som fastställts. Formellt kan det alltså tas upp till behandling. Vårt budgetalternativ ska dock ses som helhet. Då riksdagsmajoriteten fattat beslut om en helt annan inriktning av den ekonomiska politiken än den som Vänsterpartiet presenterat, deltar vi inte i detta beslut om fördelningen av anslag inom utgiftsområde 22 och presenterar inget formellt motförslag till utskottsbehandlingen. Nedan redovisar vi den fördelning av anslagen inom utgiftsområdet som vi hade velat se och som presenterades i vår utgiftsområdesmotion 2007/08:T529.

Vänsterpartiet har varit pådrivande vad gäller infrastruktursatsningarna i landet och har framgångsrikt förespråkat en tydlig tonvikt för investeringar på järnvägssidan. Vi avvisar därför regeringens uttalade inriktning att i stället öka väginvesteringarnas andel av satsningar i infrastruktur, eftersom det innebär kraftigt försämrade förutsättningar att nå det av riksdagen fastslagna målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem. Vi har tidigare i samarbete med Socialdemokraterna och Miljöpartiet fått igenom att 107 miljarder kronor ska investeras i nya järnvägar mellan 2004 och 2012. Det är vi glada för, men för att tågresandet ska öka måste folk ha råd att åka – och tågen måste gå i tid. Tåget är en viktig faktor när det gäller att ställa om vårt resande till ekologiskt hållbara transporter. Det är hög tid att vi får en ändring av färdriktningen när det gäller tågtrafiken.

För att möjliggöra stora satsningar på nya spår och öka underhåll av järnvägarna krävs ett ändrat tänkesätt kring investeringar. Statens nuvarande budgetsystem ser inte en investering som något långsiktigt, utan som kortsiktig konsumtion; investeringar i väg och järnväg sker därför i regel genom att staten tar upp kostnaden för investeringen under ett utgiftsområde. Vi anser att huvudregeln för en investering ska vara att staten lånar till summan, och budgetlagen bör förändras därefter. Det är enligt vår upp-

fattning märkligt att staten inte har en investeringsbudget. Om man betalar hela investeringskostnaden under ett och samma år låter man dagens generation stå för hela kostnaden, fast det är uppenbart att t.ex. en järnvägssträcka kan användas av många generationer framöver. Vill man ha en rättvis fördelning av kostnader ska dagens generation betala för allt som konsumeras upp i dag, medan det som kan konsumeras under en längre tid ska delas upp under en längre amorteringstid. Genom att lånefinansiera till infrastruktursatsningar i stället för att direktavskriva dem frigör vi resurser under utgiftsområdet. Detta får till följd att vi kan öka järnvägsinvesteringarna med hela 42 miljarder kronor under perioden 2008–2019. I den s.k. framtidsplanen avseende perioden 2004–2015 konstaterar Banverket att anvisade medel inte räcker för tilltänkta investeringsobjekt. I själva verket fattas ca 12 miljarder kronor, vilket leder till att ett 70-tal järnvägssatsningar måste flyttas fram till 2016 och senare. Genom vårt förslag kan vi återställa dessa medel och under en åttaårsperiod avsätta 1,5 miljarder kronor per år till järnvägsinvesteringar. Vidare kan vi avsätta 5 miljarder kronor för att säkerställa byggandet av den s.k. Citybanan i Stockholm, en nödvändighet för den nationella järnvägstrafiken i Sverige.

Enligt utskottsmajoriteten är det angeläget att staten prövar nya metoder för upphandlings- och kontraktsformer för infrastruktur. Som en möjlighet nämns särskilt offentlig-privat samverkan (OPS).

Den av utskottet framtagna forskningsöversikten och den offentliga utfrågning som utskottet höll i ämnet visar att det finns en rad fallgropar när det gäller OPS. De eventuella fördelar med OPS som hävdas av förespråkarna – såsom kortare byggtid och lägre byggkostnader för entreprenörerna – uppväger inte de nackdelar som metoden medför.

Vi vill framhålla att transportinfrastruktur är en grundläggande del av samhällets totala infrastruktur, och den bör därför vara under offentlig förvaltning.

Det finns skäl att tro att OPS blir dyrare än offentlig lånefinansiering, som vi förordar. Skälet är att ingen aktör kan upplåna billigare än Riksgäldskontoret, som tar upp lån för statens räkning. Även upphandlingsprocessen – inklusive analysen och avtalsregleringen av komplicerade juridiska förhållanden – innebär en fördyrande faktor.

Framför allt har vi invändningar från demokratiska utgångspunkter. Den ordinarie infrastrukturplaneringen är en lång process som involverar alla berörda parter och som kännetecknas av ett öppet arbetssätt. Skulle ett OPS-projekt föras in i planeringsprocessen utan någon egentlig analys i förhållande till de existerande projekten och ges en särskild behandling vore detta ett grundskott mot hela den demokratiska process som infrastrukturplaneringen vilar på. Ett OPS-projekt innebär också att staten har ett privaträttsligt avtal med en entreprenör och det kan – till skillnad från beslut som riksdagen fattar från år till år – inte ändras. Genom OPS överförs således makten från folket och de folkvalda till privata aktörer.

Sådana aktörer saknar helhetsperspektiv på effektivitetsvinster för hela samhället, eftersom de styrs av företagsekonomiska bedömningar, baserade på möjligheterna att få hög avkastning på insatt kapital.

Generellt är vi positiva till att utvecklingsarbetet, när det gäller upphandlings- och kontraktsformer, drivs vidare i syfte att få till stånd tidsvinster, kostnadsbesparingar och ökad kvalitet när det gäller infrastrukturinvesteringar. Vi avvisar däremot bestämt upphandling och finansiering genom OPS.

Om staten vill öka investeringstakten av infrastruktur är det möjligt att göra detta genom att ändra budgetlagen, så att staten övergår från ett system med anslagsfinansiering till lånefinansiering med en investeringsbudget och att upplåning sker i Riksgäldskontoret. På så sätt behövs inte OPS, men vi kan ändå göra kraftfulla och nödvändiga satsningar i samhällsviktig infrastruktur.

För att göra tågtrafik attraktiv krävs en viss kvalitet när det gäller standard, tillgänglighet och punktlighet. Det är bra att regeringen i budgetpropositionen avsätter 385 miljoner kronor till ökat underhåll, men detta är otillräckligt. Vi behöver redan nu avsätta tillräckliga resurser så att dagens problem med förseningar kan minska betydligt. Vi föreslår därför att ytterligare 1 miljard kronor årligen avsätts till ökat banunderhåll under kommande åtta år i syfte att minska förseningarna på tågtrafiken med 50 %.

Banverket har flaggat för att 17 järnvägssträckor under en fyraårsperiod kommer att läggas ned på grund av bristande anslag till underhåll. Även om dessa banor inte alltid används i dag 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. Vi föreslår därför att 250 miljoner kronor årligen avsätts under fyra år för att säkerställa att dessa banor inte läggs ned.

Även investeringar i väg bör enligt vår mening lånefinansieras. Utgiftsramen kan därigenom sänkas med 7 593 miljoner kronor 2008. Lån ska dock inte tas upp på hela denna summa; vi säger nej till regeringens ökade anslag till väginvesteringar på 385 miljoner kronor och vi anser vidare att Vägverket kan göra en besparing på 500 miljoner kronor genom att bygga två-plus-ett-vägar i stället för motorvägar. Det avgår därför 885 miljoner kronor per år jämfört med regeringens förslag, vilket också medför en lägre kostnad för räntor och amorteringar för 2009 och framåt.

Den intensiva privatbilismen i våra större städer är ett betydligt större hot mot miljön än biltrafiken i glesbygd. Större städers miljöpåverkan från transporter kan emellertid åtgärdas med hjälp av t.ex. trängselavgifter och stora satsningar på en förbättrad kollektivtrafik. Det var för oss en självklarhet att trängselavgifterna skulle återinföras i Stockholm efter försöksverksamheten och resultatet av den lokala folkomröstningen. Den borgerliga regeringen har dock tyvärr valt inriktningen att medlen ensidigt ska användas till att finansiera diverse vägprojekt i stället för att förbättra kollektivresandet i Stockholmsregionen. På valsekeln i Stockholm fram-

gick tydligt att om man skulle införa trängselskatt skulle den användas till satsningar på både kollektivtrafik och vägar. Regeringens hållning i denna fråga är ett svek, såväl mot valresultatet som mot trafikmiljön i Stockholm. Vänsterpartiet menar att intäkterna från trängselavgifterna i huvudsak ska användas till att förbättra kollektivtrafiken i Stockholmsregionen.

Vi vill ha en trafikpolitik där kvinnor och män har bra kommunikationer oavsett var de bor och som leder till att vi får ett transportsystem som minskar miljöpåverkan både lokalt och globalt. Privatbilismens ökningstakt måste avstanna och helst minska, inte minst i våra tätorter. En viktig förutsättning är att det finns en utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik. Detta oberoende av om man bor i storstad eller glesbygd. Om kollektivtrafiken förbättras och utvecklas ökar också jämställdheten inom transportsektorn eftersom kvinnor använder sig av kollektiva färdmedel i större utsträckning än män. Kollektivtrafiken tillhör medborgarna och är liksom övrig infrastruktur, vård, omsorg och skola m.m. en del av den grundläggande samhällsservicen. Kollektivtrafiken ska därför i huvudsak drivas av samhället: i kommunal regi, landstingsregi eller statlig regi. Avreglering, bolagisering och konkurrensutsättning har på senare tid varit ledord och detta har lett till stora förändringar och försämringar inom kollektivtrafiken. Kvinnor och män måste dock kunna lita på att kollektivtrafiken fungerar och är tillförlitlig om man vill ta sig till och från jobbet eller utbildningen. För att ge den lokala och regionala kollektivtrafiken möjlighet att utvecklas måste den få långsiktigt stabila förutsättningar för ekonomin. Vi vill därför göra en större satsning på kollektivtrafiken och avsätter 5 000 miljoner kronor under tre år, varav 1 500 miljoner kronor utbetalas 2008. Som en del av vår skatteväxling avsätter vi vidare på statens intäktssida ytterligare 2 500 miljoner kronor under en treårsperiod till kollektivtrafik i glesbygd.

Om vi menar allvar med att försöka minska privatbilismen och få fler att resa kollektivt måste vi vidta kraftfulla åtgärder för att uppnå detta. Det krävs ett radikalt nytänkande. Som en del i att vrida utvecklingen mot en omställning till miljöanpassade transporter vill vi genomföra ett storskaligt försök med avgiftsfri kollektivtrafik, s.k. klimattaxa, dels i en storstadsregion, dels i ett glesbygdslän. Försöket innebär en kostnad på 1 600 miljoner kronor per år och kan påbörjas vid halvårsskiftet 2008.

Räknat per passagerarkilometer är flyget det transportsätt som påverkar miljön mest. Det är därför angeläget att även luftfarten bidrar till utsläppsminskningar så att de av riksdagen fastställda miljökvalitetsmålen kan nås. Vänsterpartiet vill därför införa en klimatskatt på inrikesflyget för att öka incitamentet att fylla planen med resenärer och därmed minska påverkan på miljön. Vårt förslag bygger på en start- och landningsskatt och skulle årligen inbringa ca 1 400 miljoner kronor till statskassan, vilket ungefär motsvarar nivån för koldioxidbeskattningen på bilismen. Rikstrafiken som i dag upphandlar interregionala resor som inte kan bedrivas på kommersi-



ell grund men som ändå anses viktiga för bl.a. den regionala utvecklingen måste dock kompenseras för klimatskattens effekter. Vi avsätter därför för 2008 38 miljoner kronor för detta ändamål och 75 miljoner kronor från 2009.

Liksom förra året föreslår vi också att 70 miljoner kronor tillförs för utbyggnad av Södertälje sluss i syfte att utöka sjöfartens kapacitet in och ut från Mälaren. Sjöfartens konkurrenskraft gentemot övriga transportslag skulle härigenom öka.

Angående kassaservicen är vi av den meningen att bankerna måste ta ett större ansvar. Samtidigt motsätter vi oss regeringens förslag att redan för 2008 dra ned det statliga anslaget till Postens ansvar för betaltjänster från 400 miljoner kronor till 280 miljoner kronor. I stor utsträckning är det kvinnor som arbetar inom kassaservice. Dessa kvinnor har fått se sina heltidstjänster förvandlas till halvtidstjänster, vilket ger ett sämre utgångsläge inför eventuell arbetslöshet och när de går i pension. Om verksamheten avvecklas och omstruktureras utifrån riksdagens beslut måste det till en ansvarsfull omställning för personalen. Staten måste visa de anställda kvinnorna att staten tar sitt ansvar både som ägare och arbetsgivare. I Vänsterpartiets budgetmotion föreslås därför att nuvarande ersättningsnivå på 400 miljoner kronor bibehålls för 2008.

Slutligen invänder vi mot regeringens modell för pris- och löneomräkning. Uppräkningen är alltför låg och innebär att ett stort antal statligt anställda hotas av uppsägningar. För att undvika detta anser Vänsterpartiet att det är angeläget med en kompensation till myndigheterna inom utgiftsområdet.

I sammandrag föreslår vi följande ändringar av anslagen på utgiftsområdet.

*Avvikelse inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i jämförelse med budgetpropositionen för 2008 (avrundat till miljoner kronor)*

<b>Anslag</b>	<b>Propositionen</b>	<b>Avvikelse</b>
36:1 Vägverket: Administration	1 006	59
36:2 Väghållning och statsbidrag	17 701	-7 593
36:3 Banverket: Administration	671	90
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	13 671	-5 900
<i>varav:</i>		
<i>sänkning av utgiftsramen pga övergång till lånefinansiering</i>		-7 150
<i>ökat banunderhåll</i>		1 000
<i>rädda nedläggningshotade bansträckor</i>		250
36:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	211	70
36:12 Trafikavtal	986	2 338
<i>varav:</i>		
<i>ökad satsning på kollektivtrafiken</i>		1 500
<i>försök med klimattaxa</i>		800
<i>kompensation till Rikstrafiken</i>		38

<b>Anslag</b>		<b>Propositionen</b>	<b>Avvikelse</b>
36:14	Statens väg- och transportforskningsinstitut	38	3
36:15	Statens institut för kommunikationsanalys	54	1
36:16	Järnvägsstyrelsen	61	1
37:1	Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	37	5
37:3	Ersättning till Posten AB (publ.) för grundläggande kassaservice m.m.	280	120
<b>Totalt för utgiftsområde 22</b>		<b>35 760</b>	<b>-10 806</b>

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

Karin Svensson Smith (mp) anför:

Vi i Miljöpartiet presenterar i vår budgetmotion 2007/08:Fi278 Grön budget för en ny tid en helt annan inriktning för den ekonomiska politiken än vad regeringen föreslagit i budgetpropositionen. Våra prioriteringar innebär stora förbättringar för dem som har det sämst ställt. Vår fördelningspolitik är mer rättvis, vår människosyn mer human. Miljöpartiets klimatpolitik innebär kraftfulla åtgärder för att ställa om Sverige till ett hållbart och modernt samhälle. Under perioden 1998–2006 förbättrades svensk ekonomi på ett exceptionellt sätt. Miljöpartiet var med och tog ansvar för detta. Ekonomisk utveckling kombinerades med ett intensifierat arbete med att ställa om samhället i mer hållbar riktning. Detta arv måste vårdas. Vi är oroad över att regeringen inte förmår axla detta ansvar.

Att bygga om Sverige och världen för att rädda jordens klimat är vår tids största politiska uppgift. I det arbetet är transportsektorn den svåraste utmaningen; transporterna står för en stor del av vår klimatpåverkan, deras beroende av fossila bränslen är närmast totalt och det är dessutom den enda sektor där utsläppen hela tiden ökar. Politiken måste hitta och erbjuda nya vägar och nya sätt för medborgare och näringsliv att fungera utan klimatstörande utsläpp.

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.

Vi anser att en ansvarsfull politik inom transportsektorn bör ha som sitt övergripande mål att ställa om transportsektorn från att vara en av landets största klimatfaror till att bli klimatvänlig. En kraftig överflyttning av såväl gods- som persontrafik till järnväg och annan spårburen trafik måste vara ett bärande inslag i transport- och klimatpolitiken. För att detta ska vara möjligt måste standarden på dagens järnvägsnät och andra spårnät kraftigt förbättras och kapaciteten för ökade spårburna transporter höjas radikalt. Arbetet mot detta mål inleddes genom samarbete med den tidigare regeringen under den förra mandatperioden, då stora satsningar beslu-

tades inom järnväg och kollektivtrafik. Denna politiska inriktning vill vi intensifiera och fullfölja, med målet att transportsektorns klimatpåverkan ska minska med 40 % till 2020.

Att fortsätta att bygga ut järnvägen är minst lika angeläget i dag som för hundra år sedan. Förutsatt att investeringarna är klimateffektiva är det betydligt mer kostnadseffektivt att bygga järnväg än att inte göra det. Nuvarande anslag för drift och underhåll av järnvägsnätet är dock helt otillräckliga för mer än upprätthållande av en grundläggande säkerhetsstandard och innebär att kapitalförstöringen av anläggningarna kommer att fortsätta samtidigt som åldern på anläggningsmassan hela tiden ökar. För att även kunna återställa tidigare uppkomna brister samt medge en kraftigt ökad godstrafik och en upprustning av vissa lågtrafikerade banor måste anslagen till drift, underhåll och trafikledning drygt fördubblas på några års sikt. Under budgetperioden anser vi att anslaget bör ökas med 10,3 miljarder kronor i förhållande till regeringens budget; av detta ska 1 791 miljoner kronor avsättas för 2008.

Miljöpartiet anser att järnvägsinvesteringar främst ska finansieras med anslag men att en viss lånefinansiering kan vara möjlig för vissa utvalda projekt, såsom beslutats för bl.a. Botniabanan. Miljöpartiet är tveksamt till alternativa finansieringsformer som s.k. OPS, offentlig-privat samverkan. Den av utskottet framtagna forskningsöversikten och den offentliga utfrågning som utskottet höll i ämnet visar att det finns en rad fallgropar när det gäller OPS. De eventuella fördelar med OPS som hävdas av förespråkarna – såsom kortare byggtid och lägre byggkostnader för entreprenörerna – uppväger inte de nackdelar som metoden medför. Som ofta påpekas innebär OPS inte en finansieringslösning; det utrymme som inledningsvis synes tillkomma äts upp efter några år genom de växande avbetalningarna. Det finns också skäl att tro att OPS på längre sikt blir dyrare än traditionell finansiering, dvs. finansiering via anslag över statens budget. Skälet är att ingen aktör kan upplåna billigare än Riksgälden som tar upp lån för statens räkning. Även upphandlingsprocessen – inklusive analysen och avtalsregleringen av de komplicerade juridiska förhållandena – innebär en fördyrande faktor.

Vi har också invändningar avseende OPS från demokratiska utgångspunkter. Den ordinarie infrastrukturplaneringen är en lång process som involverar alla berörda parter och som kännetecknas av ett öppet arbetssätt. Skulle ett OPS-projekt föras in i planeringsprocessen utan någon egentlig analys i förhållande till de existerande projekten och ges en särskild behandling vore detta ett grundskott mot hela den demokratiska process som infrastrukturplaneringen vilar på. Ett OPS-projekt innebär också att staten har ett privaträttsligt avtal med en entreprenör, och det kan – till skillnad från beslut som riksdagen fattar från år till år – inte ändras. Genom OPS överförs således makten från folket och de folkvalda

till privata aktörer. Sådana aktörer saknar helhetsperspektiv på effektivitetsvinster för hela samhället, eftersom de styrs av företagsekonomiska bedömningar, baserade på möjligheterna att få hög avkastning på insatt kapital.

Inriktningen av regeringens budgetproposition är tydlig – man vill öka investeringarna i vägar med över 2 miljarder kronor medan investeringarna i järnvägen fryses. Regeringen etablerar en 6–1-princip för fördelningen av resurser, till vägarnas fördel. Miljöpartiet anser att regeringen valt fel väg. Statens vägnät behöver inte byggas ut; Sverige behöver inte fler motorvägar. Vägtrafiken är det transportslag som har i särklass flest och störst negativa effekter på människors hälsa och miljön – att satsa mer på denna väg är därför oförsvarligt. Vi anser att Vägverkets anslag inte bör öka utan vara oförändrat och att man i stället bör fokusera på ombyggnader som är önskvärda från säkerhetssynpunkt, och i större utsträckning än hittills bidra till en ökad och förbättrad kollektivtrafik samt cykling.

Miljöpartiet anser att staten bör ta ett större ansvar för att öka cyklingen. Den klimat- och miljöpåverkan som sker genom gång eller cykling är helt försumbar och från hälsosynpunkt har det till och med positiva effekter. Vi anser därför att 750 miljoner kronor av Vägverkets anslag årligen bör satsas på utbyggnad av gång- och cykelvägar på det statliga vägnätet och utgöra bidrag till kommunernas utbyggnader.

För Miljöpartiet är det självklart att det beräknade överskottet från trängselskatten i Stockholm ska användas till investeringar och underhåll i regionens kollektivtrafik. Det är också självklart att regeringen i denna fråga ska följa resultatet av den folkomröstning som hölls i Stockholm och anslå överskottet till kollektivtrafik i regionen. Den formella kontrollen över systemet och intäkterna måste föras ned till regional nivå. Med anledning av detta bör Vägverkets anslag minskas med en summa motsvarande överskottet från trängselskattens intäkter, ca 1 miljard kronor under budgetperioden, varav 202 miljoner kronor under 2008. Överskottet bör i stället överföras till ett nytt anslag för riktat bidrag till regionens kollektivtrafik.

Kollektivtrafikens framkomlighet är avgörande för att dess konkurrenskraft gentemot biltrafiken kan behållas och förbättras. Vi föreslår därför att Vägverket ges i uppdrag att avsätta 750 miljoner kronor årligen i detta syfte. Pengarna bör investeras i åtgärder som underlättar för kollektivtrafikens framkomlighet på de delar av det statliga vägnätet där behovet av sådana åtgärder är störst, främst i storstadsregionerna. Åtgärderna omfattar t.ex. medfinansiering av separata körfält, bussreglerade trafiksignaler och hållplatser. Miljöpartiet föreslår också en satsning för att öka kollektivtrafiken, framför allt spårvägar, i landets större städer, det vill säga städer med över 100 000 invånare. Spårvägar har samma miljöfördelar som järnvägar men dessutom andra egenskaper som gör dem mycket lämpliga för stads- trafik. Från trängselsynpunkt är spårvagnar helt överlägsna bussar och i ännu högre grad bilar som transportmedel. Vi anser att operatörer av spår- bunden kollektivtrafik ska ha möjlighet att få statliga bidrag på upp till 50 procent av den totala investeringskostnaden; medfinansieringen bör admi-

nistreras av Banverket. Härigenom skapar vi ett kostnadseffektivt sätt att snabbt öka kollektivtrafikens kapacitet. Miljöpartiet anslår därför 4 200 miljoner kronor under budgetperioden för detta ändamål, varav 275 miljoner kronor för 2008.

I sammandrag föreslår vi följande ändringar av anslagen på utgiftsområdet.

*Avvikelse inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i jämförelse med budgetpropositionen för 2008 (avrundat till miljoner kronor)*

<b>Anslag</b>	<b>Propositionen</b>	<b>Avvikelse</b>
36:2	Väghållning och statsbidrag <i>Av anslaget bör 750 miljoner kronor reserveras för investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik och 750 miljoner kronor för utbyggnad av gång- och cykelvägar.</i>	17 701 -202
36:4	Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	13 671
(Nytt)	Ökad kapacitet i kollektivtrafiken	275
(Nytt)	Riktat statsbidrag till Stockholmsregionen m.a.a. trängselskatten	202
	<b>Totalt för utgiftsområde 22</b>	<b>35 760</b> <b>2 066</b>

## 6. Särskilda infrastrukturåtgärder m.m., punkt 8 (s)

Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Lars Mejern Larsson (s) och Katarina Köhler (s) anför:

Vi socialdemokrater instämmer i att riksdagen normalt inte ska besluta om utbyggnader och underhållsinsatser på olika enskilda väg- och järnvägssträckningar i landet. Med anledning av regeringens budget och de motionsförslag som behandlas i detta avsnitt konstaterar vi att regeringen än en gång sviker de storartade löften om infrastruktursatsningar som de borgerliga partierna gav i valrörelsen. Vi vill också understryka att genom det budgetförslag som vi presenterat för utgiftsområde 22 kan viktiga infrastruktursatsningar genomföras i stället för att behöva senareläggas, vilket blir fallet med regeringens politik. Vi har föreslagit en förtida amortering av lån inom infrastrukturområdet på 3 miljarder kronor under 2008. Detta ökar budgetutrymmet för satsningar inom utgiftsområdet med ca 330 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Vi föreslår att 200 miljoner kronor av detta ska gå till angelägna infrastruktursatsningar, bl.a. inom järnvägssektorn. Det finns likväl ett mycket stort investeringsbehov på nationella väg- och järnvägsnät som är svårt att rymma inom de ordinarie väg- och järnvägsanslagen. Byggandet av Norra länken i Stockholm samt Ostlänken, dvs. en ny tvåspårig järnväg mellan Järna och Linköping, är två stora och dyrbara projekt som i dagsläget innebär att andra viktiga investeringar får vänta – kostnaden för projekten beräknas tillsammans uppgå till hela 25 miljarder kronor. Vi föreslår att dessa två projekt lyfts ut ur

Vägverkets respektive Banverkets ordinarie anslag för att i stället lånefinansieras genom Riksgälden. Genom ovanstående skapar vi betydligt bättre möjligheter att genomföra såväl väg- som järnvägssatsningar i hela landet.

Beträffande alternativa finansieringsformer hänvisar vi till vad vi ovan anför i det särskilda yttrandet 3, Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 3 (s). I de fall riksdagen gör bedömningen att vissa investeringsprojekt är så angelägna att de bör finansieras genom lån förordar vi funktionsupphandlingar och upplåning genom Riksgälden.

## **7. Särskilda infrastrukturåtgärder m.m., punkt 8 (v)**

Peter Pedersen (v) anför:

Vi i Vänsterpartiet 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 inledningsvis åter betona vår uppfattning att tankesättet kring infrastrukturinvesteringar bör förändras så att huvudregeln blir att staten lånar till dessa i stället för att förlita sig på anslagsfinansiering. På så vis kan vi frigöra resurser under utgiftsområdet, vilket får till följd att vi kan öka järnvägsinvesteringarna med hela 42 miljarder kronor fram till 2019. Angelägna infrastrukturåtgärder kommer därmed att kunna genomföras i stället för att skjutas på framtiden.

Beträffande alternativa finansieringsformer vill vi även påminna om att vi inte delar regeringens positiva inställning till s.k. OPS-lösningar. Vi hänvisar i denna fråga till vad vi ovan anför i det särskilda yttrandet 4, Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 3 (v).

Vänsterpartiet vill även uppmärksamma att regeringens aviserade översyn av långsiktplanerna, utifrån ambitionen att en större andel av infrastrukturinvesteringarna ska ske inom vägsektorn, innebär kraftigt försämrade förutsättningar att nå det av riksdagen fastslagna målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem.

## **8. Särskilda infrastrukturåtgärder m.m., punkt 8 (mp)**

Karin Svensson Smith (mp) anför:

Vi i Miljöpartiet håller med om att riksdagen normalt inte ska besluta om utbyggnader och underhållsinsatser på olika enskilda väg- och järnvägssträckningar i landet. Vi vill dock åter betona att en kraftig överflyttning av såväl gods- som persontrafik till järnväg måste vara ett bärande inslag i transport- och klimatpolitiken. I regeringens förslag till tilläggsbudget för innevarande år föreslår regeringen att 7 respektive 3 miljarder kronor under 2007 ska användas för att amortera på skulderna inom väg- respektive järnvägssektorn. Vi anser att den fördelning av amortering som regeringen föreslår är fel; den medför ett ökat investeringsutrymme som främjar vägar i förhållande till järnvägar – regeringen gynnar klimatfarliga transporter och missgynnar klimatvänliga. I enlighet med de principer som

tidigare framhållits av Miljöpartiet anser vi att förhållandet bör vara det omvända: fördelningen mellan amorteringarna av skulden för vägprojekt respektive järnvägsprojekt bör vara åtminstone 2–1 till järnvägens fördel. Statens vägnät behöver inte byggas ut och planerade satsningar som Förbifart Stockholm bör bordläggas! Vi föreslår vidare att Banverkets sektorsanslag ökas med över 10 miljarder kronor under budgetperioden för ökat underhåll samt utbyggnad av objekt som för närvarande inte kan genomföras på grund av bristande finansiering.

Genom ovanstående skapar vi ett betydligt större utrymme för framtida satsningar inom järnvägssektorn än vad regeringen föreslår. Nödvändiga järnvägsinvesteringar kan därmed komma till stånd i stället för att skjutas på framtiden.

Beträffande alternativa finansieringsformer vill vi även påminna om att vi inte delar regeringens positiva inställning till s.k. OPS-lösningar. Vi hänvisar i denna fråga till vad vi ovan anført i det särskilda yttrandet 5, Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 3 (mp).

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Propositionen

*Proposition 2007/08:1 Budgetpropositionen för 2008 utgiftsområde 22:*

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation (avsnitt 2.1 och 11.7).
2. Riksdagen godkänner att regeringen för 2008 får besluta om en låne-ram i Riksgäldskontoret om högst 14 000 000 000 kronor för Vägverket för investering i närtid, E 6 Svinesundsförbindelsen, prioriterade vägprojekt och omfinansiering av de s.k. storstadspaketen i Stockholm och Göteborg m.m. (avsnitt 5.6.2).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2008 för ramanslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 47 800 000 000 kronor efter 2008 (avsnitt 5.6.2).
4. Riksdagen godkänner att regeringen för 2008 får besluta om en låne-ram i Riksgäldskontoret om högst 15 400 000 000 kronor för Banverket för investeringar i eldriftsanläggningar och prioriterade järnvägsprojekt m.m. (avsnitt 6.6.2).
5. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2008 för ramanslaget 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 74 000 000 000 kronor efter 2008 (avsnitt 6.6.2).
6. Riksdagen godkänner att regeringen för 2008 får besluta om en låne-ram i Riksgäldskontoret om högst 16 000 000 000 kronor till Botniabanan AB för fortsatt utbyggnad av Botniabanan (avsnitt 6.6.2).
7. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2008 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 25 000 000 000 kronor efter 2008 (avsnitt 6.6.2).
8. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Statens järnvägar, finansieringsmodell och bemyndigar regeringen att för 2008 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 6.6.5).
9. Riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Statens järnvägar för 2008–2010 (avsnitt 6.6.5).



10. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.6.1).
11. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2008 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.6.2).
12. Riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för 2008–2010 (avsnitt 7.6.3).
13. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 8.6.1).
14. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2008 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 8.6.1).
15. Riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för 2008–2010 (avsnitt 8.6.1).
16. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsstyrelsen (avsnitt 8.6.2).
17. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2008 för ramanslaget 36:12 Trafikavtal ge Rikstrafiken befogenheter att ingå ekonomiska förpliktelser i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafik-tjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 150 000 000 kronor under 2009–2018 (avsnitt 9.6.2).
18. Riksdagen godkänner det mål för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post som regeringen föreslår ersätta nuvarande mål för politikområdet (avsnitt 11.4).
19. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2008 för ramanslaget 37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 240 000 000 kronor under 2009–2012 (avsnitt 11.9.2).
20. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2008 för ramanslaget 37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice m.m. ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 480 000 000 000 kronor under 2009-2010 (avsnitt 11.9.3).
21. Riksdagen anvisar för budgetåret 2008 anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt följande uppställning:

Anslagsbelopp

Tusental kronor

Anslag		Anslagstyp	
36:1	Vägverket: Administration	Ramanslag	1 005 895
36:2	Väghållning och statsbidrag	Ramanslag	17 700 663
36:3	Banverket: Administration	Ramanslag	670 813
36:4	Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	Ramanslag	13 670 557
36:5	Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nät-verk	Ramanslag	248 500
36:6	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	Ramanslag	211 224
36:7	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	Ramanslag	62 284
36:8	Sjöfartsregistret	Ramanslag	5 980
36:9	Rederinämden: Administration	Ramanslag	1 453
36:10	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	Ramanslag	80 613
36:11	Rikstrafiken: Administration	Ramanslag	27 358
36:12	Trafikavtal	Ramanslag	986 000
36:13	Viss internationell verksamhet	Ramanslag	2 985
36:14	Statens väg- och transportforskningsinstitut	Ramanslag	38 378
36:15	Statens institut för kommunikationsanalys	Ramanslag	54 492
36:16	Järnvägsstyrelsen	Ramanslag	60 859
36:17	Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.	Ramanslag	380 000
37:1	Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	Ramanslag	36 779
37:2	Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	Ramanslag	144 749
37:3	Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaser-vice m.m.	Ramanslag	280 000
37:4	Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	Ramanslag	15 510
37:5	Samförläggning och kanalisering m.m.	Ramanslag	75 000
<b>Summa</b>			<b>35 760 092</b>

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007

### *2007/08:Fi277 av Mona Sahlin m.fl. (s):*

111. Riksdagen avslår regeringens förslag till mål för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post.
112. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av stöd till bredbandsutbyggnad.
113. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hur intäkterna från trängselskatten i Stockholm ska användas.
114. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förtida amorteringar på infrastrukturlån.
115. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ökade satsningar på trafiksäkerhet.

### *2007/08:T202 av Fredrik Olovsson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förbättringar av vägnätet i västra Sörmland.

### *2007/08:T206 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s):*

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

### *2007/08:T207 av Sofia Larsen (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om investeringar i järnväg mellan Örebro och Karlstad via Karlskoga.

### *2007/08:T208 av Sofia Larsen (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastruktursituationen i Örebro län.

### *2007/08:T212 av Rolf Gunnarsson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på vägar och järnvägar i Dalarna.

### *2007/08:T217 av Margareta Persson m.fl. (s):*

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

### *2007/08:T218 av Carina Hägg m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Fehmarn bält-förbindelsen, Europakorridoren och inriktningen i kommande infrastruktursatsningar.

*2007/08:T219 av Urban Ahlin m.fl. (s):*

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

*2007/08:T221 av Göte Wahlström och Margareta Persson (båda s):*

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

*2007/08:T224 av Maria Lundqvist-Brömster (fp):*

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

*2007/08:T225 av Maria Lundqvist-Brömster (fp):*

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

*2007/08:T228 av Egon Frid (v):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att E 20 genom Skaraborg görs till en planfri fyrfältsväg med mitträcke.

*2007/08:T231 av Staffan Anger (m):*

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

*2007/08:T232 av Ulf Nilsson (fp):*

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

*2007/08:T233 av Ulf Nilsson m.fl. (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tidigarelägga utbyggnaden av väg 108 och väg E 65.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att planera för en utbyggd spårförbindelse mellan Sturup och Kastrup.

*2007/08:T234 av Ulf Nilsson m.fl. (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av järnvägssatsningar i Skåne.

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

*2007/08:T239 av Peder Wachtmeister och Walburga Habsburg Douglas (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av möjligheterna till OPS-finansiering av Ostlänken.

*2007/08:T240 av Jan Lindholm (mp):*

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

*2007/08:T242 av Anders Hansson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnaden av väg E 6 mellan Trelleborg och Vellinge i Skåne.

*2007/08:T244 av Claes Västerteg (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förbättrad infrastruktur i Sjuhärad.

*2007/08:T246 av Lars-Ivar Ericson och Anders Åkesson (båda c):*

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

*2007/08:T247 av Anna Lilliehöök (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en fullbordad ringled runt Stockholm.

*2007/08:T248 av Berit Andnor och Gunnar Sandberg (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om framtida järnvägsförbindelse mellan Östersund och Umeå.

*2007/08:T249 av Kenneth Johansson och Jörgen Johansson (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av snara och långsiktiga investeringar i Dalabanan.

*2007/08:T251 av Johan Linander m.fl. (c):*

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

*2007/08:T252 av Per Lodenius (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om planering av utbyggnad av väg 77.

*2007/08:T255 av Sten Bergheden (m):*

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

*2007/08:T257 av Else-Marie Lindgren (kd):*

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

*2007/08:T258 av Anders Åkesson och Staffan Danielsson (båda c):*

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

*2007/08:T262 av Stefan Tornberg och Åke Sandström (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av väl fungerande järnvägsförbindelser efter Norrlandskusten.

*2007/08:T267 av Marie Weibull Kornias m.fl. (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om färdigställande av dubbelspår på hela Västkustbanan genom Halland och Skåne.

*2007/08:T268 av Marie Weibull Kornias m.fl. (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att på nytt se över förutsättningarna för en tidsplan för utbyggnad av Europakorridoren.

*2007/08:T269 av Sten Bergheden och Cecilia Widegren (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en snabb utbyggnad av Västra stambanan.

*2007/08:T270 av Karin Nilsson och Lars-Ivar Ericson (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om byggnation av ny järnväg mellan Karlshamn och Olofström, en sträcka på ca 12 km.

*2007/08:T271 av Karin Nilsson och Anders Åkesson (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om upprustning av länsväg 120.

*2007/08:T272 av Karin Nilsson och Lars-Ivar Ericson (båda c):*

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

*2007/08:T274 av Jeppe Johnsson m.fl. (m):*

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

*2007/08:T279 av Kurt Kvarnström och Raimo Pärssinen (båda s):*

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

*2007/08:T281 av Jan Ertsborn (fp):*

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

*2007/08:T282 av Tomas Tobé (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera ett dubbelspår mellan Skutskär och Furuvik.

*2007/08:T283 av Christin Hagberg m.fl. (s):*

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

*2007/08:T286 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s):*

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

*2007/08:T289 av Lars Wegendal m.fl. (s):*

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

*2007/08:T292 av Solveig Zander (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om prioriteringar av vägarna 56, 288 och 55 i Uppsala län.

*2007/08:T293 av Annie Johansson (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturens situationen i Jönköpings län.

*2007/08:T294 av Ulf Sjösten och Bengt-Anders Johansson (båda m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en trygg och säker riksväg 40.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en finansiering av riksväg 40 enligt OPS.

*2007/08:T298 av Lennart Sacrédeus (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upprusta Inlandsbanan och ge den status av nationellt stråk med särskild betydelse för Sveriges inland.

*2007/08:T302 av Staffan Anger (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utökad spårkapacitet mellan Stockholm och Västerås i avsnittet Tomtebodavägen–Kälhäll.

*2007/08:T304 av Staffan Anger (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga ut vägen mellan Sagån och Västerås till motortrafikled.

*2007/08:T306 av Tobias Krantz (fp):*

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

*2007/08:T307 av Tobias Krantz (fp):*

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

*2007/08:T309 av Tobias Krantz (fp):*

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

*2007/08:T310 av Tobias Krantz (fp):*

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



*2007/08:T314 av Matilda Ernkrans m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om dubbelspår mellan Hallsberg och Degerön.

*2007/08:T315 av Fredrik Olovsson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behov av satsningar på Västra stambanan.

*2007/08:T316 av Fredrik Olovsson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av dubbelspår på Svealandsbanan.

*2007/08:T320 av Lars Tysklind (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att genom offentlig-privat samverkan (OPS) skapa en broförbindelse över Gullmarn.

*2007/08:T322 av Lena Asplund (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en prioritering av upprustningen av Ådalsbanan.

*2007/08:T324 av Cecilia Wikström i Uppsala (fp):*

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

*2007/08:T325 av Annelie Enochson (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en ny förbindelse över Göta älv.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillsätta en statlig förhandlingsperson för alla infrastruktursatsningar som behövs i och runt Göteborg.

*2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v):*

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

*2007/08:T327 av Lars Ohly m.fl. (v):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det införs en transporthierarki som tydligt anger vilka transportslag som ska prioriteras för att det övergripande målet ska nås.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inriktningen av ett forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprogram som ska främja jämställdhetsmålet och könsfördelningen mellan de anlitade forskarna bör eftersträva en jämn fördelning.

*2007/08:T329 av Peter Pedersen m.fl. (v):*

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i regleringsbrev till Banverket bör påpeka att jämställdhetsperspektivet alltid analyseras och bevakas i planering och investeringar som leder till en regionförstoring.

*2007/08:T330 av Camilla Lindberg (fp):*

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

*2007/08:T331 av Christer Winbäck (fp):*

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

*2007/08:T333 av Agneta Berliner (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om statens ansvar och goda kommunikationers avgörande betydelse för tillväxten i Västmanland och Mälardalsregionen.

*2007/08:T343 av Mikael Oscarsson (kd):*

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

*2007/08:T346 av Kjell Eldensjö (kd):*

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

*2007/08:T348 av Mikael Oscarsson (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera byggandet av en järnväg mellan Enköping och Uppsala.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera utbyggnaden av väg 288 mellan Östhammar och Uppsala.

*2007/08:T349 av Else-Marie Lindgren (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utveckling och förnyelse av infrastruktur och samverkan med Danmark och Tyskland om Fehmarn bält-förbindelsen.

*2007/08:T350 av Holger Gustafsson m.fl. (kd, m, c, fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en uttalad prioritering av utbyggnaden av E 20 genom Skaraborg till fullvärdig motorväg.

*2007/08:T351 av Hans Backman (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett fullt utbyggt dubbelspår behövs mellan Gävle och Uppsala.

*2007/08:T369 av Irene Oskarsson (kd):*

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

*2007/08:T371 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behoven av infrastruktur i den s.k. Tillväxtkorridoren.

*2007/08:T376 av Agneta Gille (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om länsväg 288 mellan Uppsala och Östhammar.

*2007/08:T379 av Gustav Blix och Mats Gerdau (båda m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att färdigställa en ringled runt Stockholms innerstad.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förutsättningarna för att genomföra Österleden i form av en broförbindelse bör undersökas.

*2007/08:T385 av Peter Hultqvist och Anneli Särnblad (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om pilotprojekt med s.k. omkörningsfält efter riksvägarna 45 och 71.

*2007/08:T386 av Peter Hultqvist och Carin Runeson (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utpekande av Bergslagsbanan som en del i ett nationellt godsstråk.

*2007/08:T387 av Peter Hultqvist och Anneli Särnblad (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att höja standarden på och långsiktigt ge Europavägsstatus åt vägen Gävle–Falun/Borlänge–Torsby–Kongsvinger–Oslo.

*2007/08:T388 av Peter Hultqvist och Carin Runeson (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fullföljande av projekt Bergslagsdiagonalen omfattande riksväg 50 från Ödeshög till Söderhamn.

*2007/08:T390 av Roland Bäckman (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om säkerheten på Europaväg 45.

*2007/08:T396 av Dan Kihlström (kd):*

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

*2007/08:T408 av Kerstin Haglö m.fl. (s):*

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

*2007/08:T409 av Raimo Pärssinen (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägssträckan Skutskär–Furuvik.

*2007/08:T410 av Ameer Sachet och Eva-Lena Jansson (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att snarast möjligt börja bygga Citybanan.

*2007/08:T411 av Anne-Marie Pålsson (m):*

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

*2007/08:T412 av Peter Pedersen m.fl. (v):*

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kompensera flyglinjer upphandlade av Rikstrafiken i samband med införandet av en klimatskatt på inrikes flyg.

*2007/08:T414 av Louise Malmström m.fl. (s):*

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

*2007/08:T416 av Krister Örnfjäder m.fl. (s):*

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

*2007/08:T420 av Henrik von Sydow (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör.

*2007/08:T423 av Catharina Bråkenhielm m.fl. (s):*

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

*2007/08:T427 av Per Svedberg (s):*

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

*2007/08:T430 av Peter Hultqvist och Kurt Kvarnström (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en framtida satsning på riksväg 70.

*2007/08:T431 av Ulf Berg (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att prioritera en upprustning av Dalabanan.

*2007/08:T433 av Anne-Marie Pålsson m.fl. (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de nationella och regionala vägarna och järnvägarna i Skåne tillförs en större andel av landets samlade infrastrukturmedel.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av E 22 till fyrfilig väg.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen 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 som anförs i motionen om Skånes hamnar, järnvägar och flygplatser.

*2007/08:T434 av Liselott Hagberg (fp):*

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

*2007/08:T443 av Alf Eriksson och Phia Andersson (båda s):*

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

*2007/08:T444 av Monica Green m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av en snabb utbyggnad av E 20 och Västra stambanan.

*2007/08:T446 av Monica Green m.fl. (s):*

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

*2007/08:T449 av Lennart Axelsson m.fl. (s):*

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

*2007/08:T451 av Alf Eriksson m.fl. (s):*

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

*2007/08:T452 av Christer Nylander m.fl. (fp):*

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

*2007/08:T453 av Christer Nylander m.fl. (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Stenvägen genom Osby och Östra Göinge status som turistväg.

*2007/08:T454 av Roland Bäckman m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en snabbtågslinje mellan Östersund och Stockholm.

*2007/08:T457 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa och Lars Johansson (båda s):*

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

*2007/08:T459 av Sonia Karlsson m.fl. (s):*

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

*2007/08:T460 av Agneta Gille och Thomas Östros (båda s):*

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

*2007/08:T464 av Ulla Andersson och Bodil Ceballos (v, mp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att järnvägssträckan mellan Skutskär och Furuvik ska byggas i enlighet med tidigare plan.

*2007/08:T465 av Lena Olsson (v):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillse att Västerdalsbanan blir ett riksintresse även för persontrafiken.

*2007/08:T467 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):*

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

*2007/08:T469 av Sten Bergheden (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Europaväg 20.

*2007/08:T470 av Sten Bergheden (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hela E 20 bör klassas som TEN-väg.

*2007/08:T472 av Johan Löfstrand m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att påskynda planeringen och byggandet av Ostlänken.

*2007/08:T473 av Carina Moberg m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på kollektivtrafik i Stockholmsregionen.

*2007/08:T474 av Gunnar Sandberg och Berit Andnor (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnad av E 14.

*2007/08:T475 av Sylvia Lindgren m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på infrastruktur i Stockholmsregionen.

*2007/08:T476 av Matilda Ernkrans m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Europaväg 20, sträckningen Laxå–Vårgårda bör byggas ut och breddas.

*2007/08:T481 av Gunnar Sandberg och Berit Andnor (båda s):*

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

*2007/08:T482 av Hans Rothenberg m.fl. (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av en fungerande infrastruktur i Västra Götaland.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en statlig förhandlingsman i Västra Götalandsregionen med uppdrag att samordna infrastrukturinvesteringarna i regionen.

*2007/08:T483 av Lennart Axelsson m.fl. (s):*

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

*2007/08:T484 av Lennart Pettersson m.fl. (c, m, fp, kd):*

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



*2007/08:T487 av Andreas Norlén m.fl. (m, c, fp, kd):*

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

*2007/08:T492 av Jan Lindholm (mp):*

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

*2007/08:T493 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):*

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

Anslag (nr)		Anslagsförändring		
		(miljoner kronor)		
		2008	2009	2010
36:2	Väghållning och statsbidrag	-202	-410	-460
36:4	Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	1 791	3 395	5 125
36:4	Ökad kapacitet i kollektivtrafiken	275	1375	2575
36:18	Riktat statsbidrag till Stockholmsregionen med anledning av trängselskatten	202	410	460
<b>Summa för utgiftsområdet</b>		<b>2 066</b>	<b>4 770</b>	<b>7 700</b>

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska anslag 36:2 med en summa motsvarande överskottet från trängselskatten i Stockholm och i stället anslå summan till ett nytt riktat bidrag till regionens kollektivtrafik.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka Banverkets sektorsanslag med 10,3 miljarder kronor under budgetperioden.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att anslå 4,2 miljarder kronor till Banverket för statsbidrag till lokala och regionala investeringar som underlättar kollektivtrafikens framkomlighet och har en tydlig klimatnytta.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vägverket bör ges i uppdrag att avsätta 750 miljoner kronor per år till åtgärder som ökar kollektivtrafikens andel av persontransporterna.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att anslå 750 miljoner kronor per år till att öka cyklingens andel av persontransporterna, såväl på Vägverkets vägnät som i det vägnät kommunerna ansvarar för.

*2007/08:T497 av Lars-Arne Staxäng m.fl. (m, c, fp, kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av satsningar på den västsvenska infrastrukturen.

*2007/08:T498 av Gunnar Andrén (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av förbättrade kommunikationer av bostads- och näringslivsskäl inom Norrtälje kommun.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta Banverket utreda frågan om järnvägsförbindelse till Kapellskär för ökade godstransporter.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda att E 18 får motorvägsstandard också på det 18 km långa vägvsnittet Rosenkälla–Söderhall.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av upprustning av riksväg 77.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 280 på sträckan Rimbo–Hallstavik.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen 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 som anförs i motionen om att ge Vägverket i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 276.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av färjor drivna av Vägverket för den bofasta befolkningen på öarna i skärgården i Norrtälje och andra kommuner där fasta landförbindelser saknas.

*2007/08:T499 av Gunnar Andrén (fp):*

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

*2007/08:T500 av Jacob Johnson och Helena Leander (v, mp):*

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

*2007/08:T503 av Eva Flyborg m.fl. (fp, m, c, kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastruktursatsningar i Göteborg och Västsverige.

*2007/08:T505 av Karin Nilsson (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en upprustning av Kust-till-kust-banan öster om Alvesta samt Alvesta bangård och station.

*2007/08:T509 av Agneta Lundberg m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen inför ordförandeåret verkar för att Botniska korridoren prioriteras i EU.

*2007/08:T510 av Christina Axelsson m.fl. (s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att amortera 3 miljarder kronor på lån inom infrastrukturområdet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om finansiering av Norra länken.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fortsatt utbyggnad av bredband.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökade anslag till trafiksäkerhet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hur intäkterna från trängselskatten i Stockholm ska användas.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om finansiering av Ostlänken.

*2007/08:T512 av Christer Adelsbo m.fl. (s):*

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

*2007/08:T514 av Jörgen Hellman m.fl. (s):*

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

*2007/08:T515 av Thomas Östros m.fl. (s):*

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att järnvägsinvesteringar till dubbelspår på Ostkustbanan och på Dalabanan genom Uppsala län är mycket angelägna för en utbyggd miljövänlig tågtrafik.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att väginvesteringar på vägarna 288, 70 och 67 inom Uppsala län är mycket angelägna för att minska olyckor och undanröja besvärande flaskhalsar för tillväxt.

*2007/08:T518 av Fredrik Olovsson m.fl. (s):*

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

*2007/08:T520 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s):*

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

*2007/08:T521 av Staffan Danielsson m.fl. (c, fp, m, kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av satsningar på infrastrukturen i Östergötland.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i långtidsplanen för järnvägsinvesteringar för 2010–2019 säkra ett tidigt igångsättande av Projekt Ostlänken.

*2007/08:T524 av Kerstin Engle m.fl. (s):*

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

*2007/08:T527 av Thomas Östros m.fl. (s):*

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

*2007/08:T529 av Lars Ohly m.fl. (v):*

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

Anslag		Regeringens för- slag	Förändring
36:1	Vägverket: Administration	1 005 895 000	+59 000 000
36:2	Väghållning och statsbidrag	17 700 663 000	-7 593 000 000
36:3	Banverket: Administration	670 813 000	+90 000 000
36:4	Banverket: Banhållning och sektor- suppgifter	13 670 557 000	-5 900 000 000
36:6	Ersättning för sjöräddning, fritids- båtsändamål m.m.	211 224 000	+70 000 000
36:12	Trafikavtal	986 000 000	+2 338 000 000
36:14	Statens väg- och transportforsk- ningsinstitut	38 378 000	+3 000 000
36:15	Statens institut för kommunika- tionsanalys	54 492 000	+1 000 000
36:16	Järnvägsstyrelsen	60 859 000	+1 000 000
37:1	Post- och telestyrelsen: Förvalt- ningskostnader för vissa myndig- hetsuppgifter	36 779 000	+5 000 000
37:3	Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice m.m.	280 000 000	+120 000 000
	<b>Summa:</b>	<b>13 649 801 000</b>	<b>-10 806 000 000</b>

*2007/08:T530 av Wiwi-Anne Johansson (v):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla och inte avveckla Bohusbanan.

*2007/08:T531 av Peter Pedersen m.fl. (v):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att anta en transporthierarki som klart och tydligt anger vilka transportslag som ska prioriteras för att det övergripande transportpolitiska målet ska nås.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att intäkterna från trängselavgifterna i Stockholm i huvudsak ska användas för att förbättra kollektivtrafiken i Stockholmsregionen.

*2007/08:T536 av Bengt-Anders Johansson m.fl. (m, fp, kd, c):*

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

*2007/08:T538 av Inger Jarl Beck m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnad av Europaväg 6 mellan Vellinge och Trelleborg.

*2007/08:T539 av Peter Hultqvist m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av investeringar efter Dalabanan i syfte att åstadkomma kortare restid och regionförstoring.

*2007/08:T540 av Johan Pehrson (fp):*

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

*2007/08:T541 av Johan Pehrson (fp):*

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

*2007/08:T543 av Bengt-Anders Johansson och Ulf Sjösten (båda m):*

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

*2007/08:T544 av Bengt-Anders Johansson m.fl. (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om trygga och säkra riksvägar.

*2007/08:T546 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) eller annan relevant myndighet bör ges i uppdrag att kontinuerligt övervaka transporternas energieffektivitet och återrapporera resultaten till regeringen.

*2007/08:T547 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en utredning om att fasa ut alla subventioner som upprätthåller fossilbränsleanvändningen inom transportsektorn.

*2007/08:MJ440 av Désirée Pethrus Engström (kd):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka kvinnors deltagande i beslutsfattande om stadsplanering, trafiksystem och transporter och ange jämställdhet som mål och medel i övergripande analyser nationellt och internationellt.

*2007/08:A402 av Peter Eriksson m.fl. (mp):*

23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast bör se över infrastruktursatsningarnas storlek i relation till stödet till kollektivtrafiken som ett medel för att åstadkomma ett jämställt och långsiktigt hållbart samhälle och återkomma till riksdagen med förslag till hur fördelningen kan ändras.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med en plan över hur statens bidrag till trafik ska omfördelas för att styra mot ökad jämställdhet inom transportsektorn.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda regelsystemet ur ett jämställdhetsperspektiv och föreslå vilka ändringar som behövs för att transportsystemet ska bli jämställt.
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör se över sanktionerna mot trafikförseelser så att sanktionerna bättre speglar den större vikt kvinnor lägger vid säkerhet inom transportsektorn.
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör uppmana transportsektorn att uppfylla högt ställda jämställdhetsmål och återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning som kan tillämpas för att nå målet om transportsektorn inte själv klarar att nå målet.

BILAGA 2

# Regeringens och oppositionspartiernas förslag till anslag för år 2008

## Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Belopp i 1 000-tal kronor

Anslag (ramanslag)		Regeringens förslag	(s)	(v)	(mp)
36:1	Vägverket: Administration	1 005 895		+59 000	
36:2	Väghållning och statsbidrag	17 700 663	-172 000	-7 593 000	-202 000
36:3	Banverket: Administration	670 813		+90 000	
36:4	Banverket: Banhållning och sektors- uppgifter	13 670 557		-5 900 000	+1 791 000
36:5	Från EG-budgeten finansierade stöd till transeuropeiska nätverk	248 500			
36:6	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåts- ändamål m.m.	211 224		+70 000	
36:7	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62 284			
36:8	Sjöfartsregistret	5 980			
36:9	Rederinämnden: Administration	1 453			
36:10	Driftbidrag till icke-statliga flygplatser	80 613			
36:11	Rikstrafiken: Administration	27 358			
36:12	Trafikavtal	986 000		+2 338 000	
36:13	Viss internationell verksamhet	2 985			
36:14	Statens väg- och transportforsknings- institut	38 378		+3 000	
36:15	Statens institut för kommunikations- analys	54 492		+1 000	
36:16	Järnvägsstyrelsen	60 859		+1 000	
36:17	Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.	380 000			
36:18	Strategiska infrastrukturinvesteringar i vägar och järnvägar (nytt anslag)		+3 795 000		
36:19	Ökad kapacitet i kollektivtrafiken (nytt anslag)				+275 000
36:20	Riktat statsbidrag till Stockholms- regionen med anledning av trängsel- skatten (nytt anslag)		+202 000		+202 000
37:1	Post- och telestyrelsen: Förvaltnings- kostnader för vissa myndighetsuppgifter	36 779		+5 000	
37:2	Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	144 749			
37:3	Ersättning till Posten AB (publ.) för grundläggande kassaservice m.m.	280 000		+120 000	
37:4	Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	15 510			
37:5	Samfälläggning och kanalisation m.m.	75 000			
37:6	Bredbandsstöd (nytt anslag)		+100 000		
<b>Summa</b>		<b>35 760 092</b>	<b>+3 925 000</b>	<b>-10 806 000</b>	<b>+2 066 000</b>



## BILAGA 3

## Utskottets förslag till beslut om anslag för år 2008

## Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag överensstämmer med regeringens förslag till anslagsfördelning.

Belopp i 1 000-tal kronor

	<b>Politikområde</b>	<b>Utskottets</b>
	<b>Anslag (ramanslag)</b>	<b>förslag</b>
<b>36</b>	<b>Transportpolitik</b>	
1	Vägverket: Administration ( <i>ram</i> )	1 005 895
2	Väghållning och statsbidrag ( <i>ram</i> )	17 700 663
3	Banverket: Administration ( <i>ram</i> )	670 813
4	Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter ( <i>ram</i> )	13 670 557
5	Från EG-budgeten finansierade stöd till transeuropeiska nätverk ( <i>ram</i> )	248 500
6	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m. ( <i>ram</i> )	211 224
7	Ersättning för viss kanaltrafik m.m. ( <i>ram</i> )	62 284
8	Sjöfartsregistret ( <i>ram</i> )	5 980
9	Rederinämnden: Administration ( <i>ram</i> )	1 453
10	Driftbidrag till icke-statliga flygplatser ( <i>ram</i> )	80 613
11	Rikstrafiken: Administration ( <i>ram</i> )	27 358
12	Trafikavtal ( <i>ram</i> )	986 000
13	Viss internationell verksamhet ( <i>ram</i> )	2 985
14	Statens väg- och transportforskningsinstitut ( <i>ram</i> )	38 378
15	Statens institut för kommunikationsanalys ( <i>ram</i> )	54 492
16	Järnvägsstyrelsen ( <i>ram</i> )	60 859
17	Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m. ( <i>ram</i> )	380 000
<b>37</b>	<b>IT, elektronisk kommunikation och post</b>	
1	Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter ( <i>ram</i> )	36 779
2	Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade ( <i>ram</i> )	144 749
3	Ersättning till Posten AB (publ.) för grundläggande kassaservice m.m. ( <i>ram</i> )	280 000
4	Informationsteknik: Telekommunikation m.m. ( <i>ram</i> )	15 510
5	Samförläggning och kanalisation m.m. ( <i>ram</i> )	75 000
	<b>Summa för utgiftsområdet</b>	<b>35 760 092</b>

BILAGA 4

## Regeringens lagförslag

### 1 Förslag till lag om ändring i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation

*dels* att 7 kap. 10 § ska ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen ska införas en ny paragraf, 7 kap. 3 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**7 kap.**

**3 a §**

*I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 717/2007 av den 27 juni 2007 om roaming i allmänna mobiltelefonnät i gemenskapen och om ändring av direktiv 2002/21/EG<sup>1</sup> finns regler om prisnivåer och informationsplikten vid tillhandahållande av roamingtjänster för rösttelefoni mellan medlemsstaterna.*

*Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och förbud som behövs för att de i förordningen angivna reglerna ska följas. Förelägganden och förbud får förenas med vite.*

---

<sup>1</sup> EUT L 171, 29.6.2007, s. 32 (Celex 32007R0717).

## 10 §

Uppkommer det en tvist mellan dem som tillhandahåller elektroniska kommunikationsnät eller kommunikationstjänster eller tillhörande tjänster i fråga om skyldigheter som följer av denna lag eller av föreskrifter, tillståndsvillkor eller beslut om förpliktelser som meddelats med stöd av lagen, får en part hänskjuta tvisten för avgörande av tillsynsmyndigheten.

Myndigheten *skall* så snart som möjligt besluta i de frågor som tvisten gäller. Beslutet *skall* meddelas senast inom fyra månader från det att begäran kom in till myndigheten, om längre tid inte är nödvändig med hänsyn till tvistens omfattning eller andra särskilda omständigheter

Uppkommer det en tvist mellan dem som tillhandahåller elektroniska kommunikationsnät eller kommunikationstjänster eller tillhörande tjänster i fråga om skyldigheter som följer av denna lag eller av föreskrifter, tillståndsvillkor eller beslut om förpliktelser som meddelats med stöd av lagen *eller som följer av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 717/2007*, får en part hänskjuta tvisten för avgörande av tillsynsmyndigheten.

Myndigheten *ska* så snart som möjligt besluta i de frågor som tvisten gäller. Beslutet *ska* meddelas senast inom fyra månader från det att begäran kom in till myndigheten, om längre tid inte är nödvändig med hänsyn till tvistens omfattning eller andra särskilda omständigheter.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2008.

BILAGA 5

## Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 8

Motion	Motionärer	Yrkanden
<b>8. Särskilda infrastrukturåtgärder m.m.</b>		
2007/08:T202	Fredrik Olovsson (s)	
2007/08:T206	Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s)	
2007/08:T207	Sofia Larsen (c)	
2007/08:T208	Sofia Larsen (c)	
2007/08:T212	Rolf Gunnarsson (m)	
2007/08:T217	Margareta Persson m.fl. (s)	
2007/08:T218	Carina Hägg m.fl. (s)	
2007/08:T219	Urban Ahlin m.fl. (s)	
2007/08:T221	Göte Wahlström och Margareta Persson (båda s)	
2007/08:T224	Maria Lundqvist-Brömster (fp)	
2007/08:T225	Maria Lundqvist-Brömster (fp)	
2007/08:T228	Egon Frid (v)	
2007/08:T231	Staffan Anger (m)	
2007/08:T232	Ulf Nilsson (fp)	
2007/08:T233	Ulf Nilsson m.fl. (fp)	1 och 2
2007/08:T234	Ulf Nilsson m.fl. (fp)	1 och 2
2007/08:T239	Peder Wachtmeister och Walburga Habsburg Douglas (båda m)	
2007/08:T240	Jan Lindholm (mp)	
2007/08:T242	Anders Hansson (m)	
2007/08:T244	Claes Västerteg (c)	
2007/08:T246	Lars-Ivar Ericson och Anders Åkesson (båda c)	
2007/08:T247	Anna Lilliehöök (m)	
2007/08:T248	Berit Andnor och Gunnar Sandberg (båda s)	
2007/08:T249	Kenneth Johansson och Jörgen Johansson (båda c)	
2007/08:T251	Johan Linander m.fl. (c)	
2007/08:T252	Per Lodenius (c)	
2007/08:T255	Sten Bergheden (m)	
2007/08:T257	Else-Marie Lindgren (kd)	
2007/08:T258	Anders Åkesson och Staffan Danielsson (båda c)	
2007/08:T262	Stefan Tornberg och Åke Sandström (båda c)	
2007/08:T267	Marie Weibull Kornias m.fl. (m)	
2007/08:T268	Marie Weibull Kornias m.fl. (m)	
2007/08:T269	Sten Bergheden och Cecilia Widegren (båda m)	
2007/08:T270	Karin Nilsson och Lars-Ivar Ericson (båda c)	
2007/08:T271	Karin Nilsson och Anders Åkesson (båda c)	
2007/08:T272	Karin Nilsson och Lars-Ivar Ericson (båda c)	
2007/08:T274	Jeppé Johnsson m.fl. (m)	1 och 2
2007/08:T279	Kurt Kvarnström och Raimo Pärssinen (båda s)	
2007/08:T281	Jan Ertsborn (fp)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2007/08:T282	Tomas Tobé (m)	
2007/08:T283	Christin Hagberg m.fl. (s)	
2007/08:T286	Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda s)	
2007/08:T289	Lars Wegendal m.fl. (s)	
2007/08:T292	Solveig Zander (c)	
2007/08:T293	Annie Johansson (c)	
2007/08:T294	Ulf Sjösten och Bengt-Anders Johansson (båda m)	1 och 2
2007/08:T298	Lennart Sacrédeus (kd)	
2007/08:T302	Staffan Anger (m)	
2007/08:T304	Staffan Anger (m)	
2007/08:T306	Tobias Krantz (fp)	
2007/08:T307	Tobias Krantz (fp)	
2007/08:T309	Tobias Krantz (fp)	
2007/08:T310	Tobias Krantz (fp)	
2007/08:T314	Matilda Ernkrans m.fl. (s)	
2007/08:T315	Fredrik Olovsson (s)	
2007/08:T316	Fredrik Olovsson (s)	
2007/08:T320	Lars Tysklind (fp)	
2007/08:T322	Lena Asplund (m)	
2007/08:T324	Cecilia Wikström i Uppsala (fp)	1
2007/08:T325	Annelie Enochson (kd)	1 och 2
2007/08:T330	Camilla Lindberg (fp)	
2007/08:T331	Christer Winbäck (fp)	
2007/08:T333	Agneta Berliner (fp)	
2007/08:T343	Mikael Oscarsson (kd)	
2007/08:T346	Kjell Eldensjö (kd)	
2007/08:T348	Mikael Oscarsson (kd)	1 och 2
2007/08:T349	Else-Marie Lindgren (kd)	
2007/08:T350	Holger Gustafsson m.fl. (kd, m, c, fp)	
2007/08:T351	Hans Backman (fp)	
2007/08:T369	Irene Oskarsson (kd)	
2007/08:T371	Ann-Kristine Johansson m.fl. (s)	
2007/08:T376	Agneta Gille (s)	
2007/08:T379	Gustav Blix och Mats Gerdau (båda m)	1 och 2
2007/08:T385	Peter Hultqvist och Anneli Särnblad (båda s)	
2007/08:T386	Peter Hultqvist och Carin Runeson (båda s)	
2007/08:T387	Peter Hultqvist och Anneli Särnblad (båda s)	
2007/08:T388	Peter Hultqvist och Carin Runeson (båda s)	
2007/08:T390	Roland Bäckman (s)	
2007/08:T396	Dan Kihlström (kd)	
2007/08:T408	Kerstin Haglö m.fl. (s)	
2007/08:T409	Raimo Pärssinen (s)	
2007/08:T410	Ameer Sachet och Eva-Lena Jansson (båda s)	
2007/08:T411	Anne-Marie Pålsson (m)	
2007/08:T414	Louise Malmström m.fl. (s)	
2007/08:T416	Krister Örnfjäder m.fl. (s)	
2007/08:T420	Henrik von Sydow (m)	
2007/08:T423	Catharina Bråkenhielm m.fl. (s)	1 och 2
2007/08:T427	Per Svedberg (s)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2007/08:T430	Peter Hultqvist och Kurt Kvarnström (båda s)	
2007/08:T431	Ulf Berg (m)	
2007/08:T433	Anne-Marie Pålsson m.fl. (m)	1–4
2007/08:T434	Liselott Hagberg (fp)	
2007/08:T443	Alf Eriksson och Phia Andersson (båda s)	1 och 2
2007/08:T444	Monica Green m.fl. (s)	
2007/08:T446	Monica Green m.fl. (s)	
2007/08:T449	Lennart Axelsson m.fl. (s)	
2007/08:T451	Alf Eriksson m.fl. (s)	
2007/08:T452	Christer Nylander m.fl. (fp)	
2007/08:T453	Christer Nylander m.fl. (fp)	
2007/08:T454	Roland Bäckman m.fl. (s)	
2007/08:T457	Gunilla Carlsson i Hisings Backa och Lars Johansson (båda s)	
2007/08:T459	Sonia Karlsson m.fl. (s)	
2007/08:T460	Agneta Gille och Thomas Östros (båda s)	
2007/08:T464	Ulla Andersson och Bodil Ceballos (v, mp)	
2007/08:T465	Lena Olsson (v)	
2007/08:T467	Karin Svensson Smith m.fl. (mp)	
2007/08:T469	Sten Bergheden (m)	
2007/08:T470	Sten Bergheden (m)	
2007/08:T472	Johan Löfstrand m.fl. (s)	
2007/08:T473	Carina Moberg m.fl. (s)	
2007/08:T474	Gunnar Sandberg och Berit Andnor (båda s)	
2007/08:T475	Sylvia Lindgren m.fl. (s)	
2007/08:T476	Matilda Ernkrans m.fl. (s)	
2007/08:T481	Gunnar Sandberg och Berit Andnor (båda s)	
2007/08:T482	Hans Rothenberg m.fl. (m)	1 och 2
2007/08:T483	Lennart Axelsson m.fl. (s)	
2007/08:T484	Lennart Pettersson m.fl. (c, m, fp, kd)	
2007/08:T487	Andreas Norlén m.fl. (m, c, fp, kd)	1 och 2
2007/08:T492	Jan Lindholm (mp)	
2007/08:T497	Lars-Arne Staxäng m.fl. (m, c, fp, kd)	
2007/08:T498	Gunnar Andréén (fp)	1–8
2007/08:T499	Gunnar Andréén (fp)	
2007/08:T500	Jacob Johnson och Helena Leander (v, mp)	
2007/08:T503	Eva Flyborg m.fl. (fp, m, c, kd)	
2007/08:T505	Karin Nilsson (c)	
2007/08:T509	Agneta Lundberg m.fl. (s)	
2007/08:T512	Christer Adelsbo m.fl. (s)	
2007/08:T514	Jörgen Hellman m.fl. (s)	
2007/08:T515	Thomas Östros m.fl. (s)	5 och 6
2007/08:T518	Fredrik Olovsson m.fl. (s)	
2007/08:T520	Sven-Erik Österberg m.fl. (s)	
2007/08:T521	Staffan Danielsson m.fl. (c, fp, m, kd)	1 och 2
2007/08:T524	Kerstin Engle m.fl. (s)	
2007/08:T527	Thomas Östros m.fl. (s)	
2007/08:T530	Wiwi-Anne Johansson (v)	
2007/08:T536	Bengt-Anders Johansson m.fl. (m, fp, kd, c)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2007/08:T538	Inger Jarl Beck m.fl. (s)	
2007/08:T539	Peter Hultqvist m.fl. (s)	
2007/08:T540	Johan Pehrson (fp)	
2007/08:T541	Johan Pehrson (fp)	
2007/08:T543	Bengt-Anders Johansson och Ulf Sjösten (båda m)	
2007/08:T544	Bengt-Anders Johansson m.fl. (m)	