



Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens förslag i budgetpropositionen för 2011 när det gäller utgiftsområde 22 Kommunikationer och en budgetmotion från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet om främst alternativa anslagsberäkningar.

Finansutskottet har den 25 november 2010 tillstyrkt regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Ramen omfattar 40 125 miljoner kronor, varav 39 764 miljoner kronor är anslag inom det transportpolitiska området och 361 miljoner kronor anslag inom området för politiken för informationsområdet.

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner de förslag till anslagsberäkningar inom utgiftsområdet som redovisas i propositionen. Utskottet har vidare inte något att invända mot regeringens förslag till låneramar, ekonomiska bemyndiganden och investeringsplaner inom utgiftsområdet. Propositionen tillstyrks därmed även i detta avseende. Vidare tillstyrker utskottet att riksdagsbindningar som rör inrättandet av en särskild myndighet för rikstrafikfrågor – Rikstrafiken – ska upphöra att gälla.

Utskottet tillstyrker också regeringens förslag om att godkänna att riksdagens tidigare ställningstaganden om betalnings- och avgiftsvillkor för järnvägstrafiken på Öresundsbron ska upphöra att gälla. Samtidigt föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att återkomma till riksdagen med en konsekvensbeskrivning av de planerade avgiftsändringarna. Motionsförslag om avgiftssättningen på Öresundsbron och om en ny fast förbindelse över Öresund avstyrks av utskottet.

Vidare föreslås att regeringens förslag som gäller bolagsförvaltningen bifalls av riksdagen.

I betänkandet behandlas också ett stort antal motioner om bl.a. höghastighetsbanor, Förbifart Stockholm och andra särskilda infrastrukturåtgärder i landet. Utskottet avstyrker dessa förslag med hänsyn bl.a. till rollfördelningen inom transportpolitiken, där projekt för att vidmakthålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte är riksdagsfrågor utan i stället bör avgöras inom ramen för åtgärdsplaneringen. Syftet med ett stort antal av dessa motionsförslag förutsätts bli helt eller delvis tillgodosett.

I betänkandet finns sju reservationer (S, MP, V) och två särskilda yttranden, varav i det ena Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet redogör för sitt budgetalternativ.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	5
Redogörelse för ärendet	11
Utskottets överväganden	12
Mål- och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	12
Politikens inriktning	19
Anslagsfrågor m.m. inom utgiftsområde 22	22
Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	22
Trafikslagsövergripande frågor	22
Vägar	23
Järnväg	25
Statens järnvägar	27
Sjöfart	28
Luftfart	30
IT, elektronisk kommunikation och post	31
Rikstrafiken	42
Avgiftssättningen på Öresundsbron	43
Ny fast förbindelse över Öresund	47
Bolagsförvaltningen	49
Åtgärder i trafikens infrastruktur	51
Höghastighetsbanor	51
Förfart Stockholm	56
Andra särskilda infrastrukturåtgärder m.m.	59
Reservationer	73
1. Politikens inriktning, punkt 1 (S, MP, V)	73
2. Avgiftssättningen på Öresundsbron, punkt 7 (S, MP, V)	74
3. Ny fast förbindelse över Öresund, punkt 8 (S)	75
4. Höghastighetsbanor, punkt 10 (S, MP, V)	77
5. Förfart Stockholm, punkt 11 (MP, V)	79
6. Andra särskilda infrastrukturåtgärder m.m., punkt 12 (MP)	80
7. Andra särskilda infrastrukturåtgärder m.m., punkt 12 (V)	81
Särskilda yttranden	85
1. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (S, MP, V)	85
2. Andra särskilda infrastrukturåtgärder m.m., punkt 12 (S)	88
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	89
Propositionen	89
Motion väckt med anledning av redogörelse 2010/11:RRS7	92
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2010	92
<i>Bilaga 2</i>	
Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 12	111
<i>Bilaga 3</i>	
Regeringens och oppositionspartiets förslag till anslag för 2011 under utgiftsområde 22 Kommunikationer	114

Bilaga 4

Utskottets förslag till anslag för 2011 under utgiftsområde 22

Kommunikationer	115
-----------------------	-----

Tabeller

Budgetförslag för 2011 för trafikslagsövergripande frågor	22
Budgetförslag för 2011 för väghållning m.m.	23
Fördelning av anslaget 1:2 Väghållning	24
Investeringsplan vägar 2010–2012	24
Budgetförslag för 2011 för banhållning	25
Fördelning av anslaget 1:2 Banhållning	26
Investeringsplan järnvägar 2010–2012	26
Budgetförslag för 2011 för sjöfartsområdet	29
Budgetförslag för 2011 för luftfartsområdet	30
Budgetförslag för 2011 för IT, elektronisk kommunikation och post	32
Banhållning: Anslag till drift och underhåll åren 2006–2010	38
Vägprojekt	60
Banprojekt	62
Övrigt	68

Diagram

Medel till drift och underhåll av järnväg 2002–2014	36
Banhållning: Medel till drift och underhåll – specificering av närtidssatsning	37
Beräknad låneskuld för vägar, järnvägar och Botniabanan 2010– 2018	39
Beräknad kostnad för räntor och amorteringar för vägar, järnvägar och Botniabanan 2010–2018	40

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Politikens inriktning

Riksdagen avslår motion

2010/11:T447 av Anders Ygeman m.fl. (S, MP, V) yrkande 3.

Reservation 1 (S, MP, V)

2. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Riksdagen

a) bemyndigar regeringen att under 2011 för ramanslaget 1:1 Väg-hållning ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 41 200 000 000 kr under 2012–2063 (avsnitt 3.8.1),

b) godkänner att regeringen för 2011 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 7 452 000 000 kr för prioriterade vägprojekt m.m. (avsnitt 3.8.1),

c) bemyndigar regeringen att under 2011 för ramanslaget 1:2 Banhållning ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 80 000 000 000 kr under 2012–2050 (avsnitt 3.8.2),

d) godkänner att regeringen för 2011 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 12 948 000 000 kr för prioriterade järnvägsprojekt m.m. (avsnitt 3.8.2),

e) godkänner att regeringen för 2011 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 18 000 000 000 kr till Botniabanan AB (publ) för fortsatt utbyggnad av Botniabanan (avsnitt 3.8.2),

f) bemyndigar regeringen att under 2011 för ramanslaget 1:7 Trafikavtal ge Trafikverket 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 3 500 000 000 kr under 2010–2022 (avsnitt 3.8.8),

g) fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kr under 2011 (avsnitt 4.7.1),

h) bemyndigar regeringen att under 2011 för ramanslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 220 000 000 kr under 2012–2015 (avsnitt 4.7.2),

i) bemyndigar regeringen att under 2011 för ramanslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 95 000 000 kr under 2012–2013 (avsnitt 4.7.5),

j) för budgetåret 2011 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställningen enligt utskottets förslag i bilaga 4. Därmed bifaller riksdagen proposition 2010/11:1 utgiftsområde 22 punkterna 1–5, 10 och 31–34 samt avslår motionerna 2010/11:T1 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 4 och 2010/11:T447 av Anders Ygeman m.fl. (S, MP, V) yrkandena 1 och 2 i denna del.

3. Sjöfartsverket

Riksdagen

a) godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och föreslagen prisrestriktion samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.4),

b) bemyndigar regeringen att för 2011 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.4),

c) godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för 2011–2013 (avsnitt 3.8.4).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2010/11:1 utgiftsområde 22 punkterna 7–9.

4. Luftfartsverket

Riksdagen

a) godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.16),

b) bemyndigar regeringen att för 2011 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.16),

c) godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för 2011–2014 (avsnitt 3.8.16).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2010/11:1 utgiftsområde 22 punkterna 12–14.

5. Statens järnvägar

Riksdagen

a) godkänner de ekonomiska målen och finansieringsmodellen för Statens järnvägar samt bemyndigar regeringen att för 2011 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.17),

b) godkänner förslaget till investeringsplan för Statens järnvägar för perioden 2011–2013 (avsnitt 3.8.17).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2010/11:1 utgiftsområde 22 punkterna 15 och 16.

6. Rikstrafiken

Riksdagen godkänner att riksdagens tidigare ställningstaganden när det gäller inrättande av en särskild myndighet för rikstrafikfrågor – Rikstrafiken – ska upphöra att gälla (avsnitt 3.8.3).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2010/11:1 utgiftsområde 22 punkt 6.

7. Avgiftssättningen på Öresundsbron

Riksdagen godkänner att riksdagens tidigare ställningstaganden i fråga om betalnings- och avgiftsvillkor för trafiken på den fasta förbindelsen över Öresund ska upphöra att gälla och tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att regeringen bör återkomma med en konsekvensbeskrivning av planerade avgiftsändringar (avsnitt 3.8.15).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2010/11:1 utgiftsområde 22 punkt 11 och avslår motion

2010/11:T345 av Ulf Nilsson m.fl. (FP) yrkande 1.

Reservation 2 (S, MP, V)

8. Ny fast förbindelse över Öresund

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T269 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M),

2010/11:T345 av Ulf Nilsson m.fl. (FP) yrkandena 2 och 3,

2010/11:T419 av Tuve Skånberg och Otto von Arnold (båda KD) och

2010/11:T466 av Ann Arleklo och Anders Karlsson (båda S).

Reservation 3 (S)

9. Bolagsförvaltningen

Riksdagen

a) bemyndigar regeringen att överlåta statens aktier i Arlandabanan Infrastructure AB till Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab Aktiebolag (avsnitt 3.9.4),

b) bemyndigar regeringen att vidta de åtgärder som krävs för att genomföra överlåtelsen enligt punkt 17 (avsnitt 3.9.4),

c) bemyndigar regeringen att låta fusionera Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab Aktiebolag och Arlandabanan Infrastructure AB (avsnitt 3.9.4),

d) bemyndigar regeringen att vidta de åtgärder som krävs för att genomföra fusionen enligt punkt 19 (avsnitt 3.9.4),

- e) godkänner att regeringen överför förvaltningen av statens aktier i Swedish National Road Consulting AB till Regeringskansliet (avsnitt 3.9.5),
 - f) godkänner att regeringen överför förvaltningen av statens aktier i LFV Aviation Consulting AB till Regeringskansliet (avsnitt 3.9.5),
 - g) bemyndigar regeringen att överlåta statens aktier i Swedish National Road Consulting AB och LFV Aviation Consulting AB till ett och samma statligt ägda aktiebolag (avsnitt 3.9.5),
 - h) bemyndigar regeringen att överföra samtliga tillgångar och skulder i Swedish National Road Consulting Aktiebolag och LFV Aviation Consulting AB till ett och samma statligt ägda aktiebolag eller att fusionera bolagen (avsnitt 3.9.5),
 - i) bemyndigar regeringen att förvärva ett aktiebolag till vilka statens aktier eller samtliga tillgångar och skulder i Swedish National Road Consulting Aktiebolag och LFV Aviation Consulting AB överlåts enligt punkterna 23 och 24 (avsnitt 3.9.5),
 - j) bemyndigar regeringen att helt eller delvis avyttra statens aktier i Swedish National Road Consulting Aktiebolag och LFV Aviation Consulting AB eller det aktiebolag till vilket aktierna överförs enligt punkterna 23 och 24 (avsnitt 3.9.5),
 - k) bemyndigar regeringen att som likvid vid en avyttring av aktierna i Swedish National Road Consulting Aktiebolag och LFV Aviation Consulting AB eller det aktiebolag till vilket aktierna överförs enligt punkterna 23 och 24, utöver kontanter ta emot aktier eller andra former av tillgångar (avsnitt 3.9.5),
 - l) bemyndigar regeringen att avyttra de andra tillgångar än kontanter som staten får som likvid enligt punkt 27 (avsnitt 3.9.5),
 - m) bemyndigar regeringen att vidta de åtgärder som krävs för att genomföra punkterna 21–28 (avsnitt 3.9.5),
 - n) godkänner att de kostnader som uppkommer för staten i samband med en avyttring av dess aktier i Swedish National Road Consulting Aktiebolag och LFV Aviation Consulting AB eller det aktiebolag till vilket aktierna överförs enligt punkterna 23 och 24, får avräknas mot försäljningsintäkterna (avsnitt 3.9.5).
- Därmed bifaller riksdagen proposition 2010/11:1 utgiftsområde 22 punkterna 17–30.

10. Höghastighetsbanor

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T222 av Liselott Hagberg och Karin Granbom Ellison (båda FP) yrkande 2,

2010/11:T223 av Liselott Hagberg (FP),

2010/11:T232 av Andreas Carlson (KD),

2010/11:T241 av Carina Hägg (S),

2010/11:T260 av Johan Andersson (S),

2010/11:T263 av Lars Elinderson (M),
2010/11:T270 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M),
2010/11:T277 av Johan Löfstrand m.fl. (S),
2010/11:T320 av Cecilie Tenfjord-Toftby m.fl. (M),
2010/11:T323 av Cecilie Tenfjord-Toftby m.fl. (M),
2010/11:T331 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S),
2010/11:T353 av Yvonne Andersson (KD),
2010/11:T372 av Clas-Göran Carlsson (S),
2010/11:T377 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 4,
2010/11:T440 av Bengt-Anders Johansson och Betty Malmberg
(båda M) yrkandena 1 och 2,
2010/11:T441 av Irene Oskarsson (KD) yrkande 2,
2010/11:T443 av Carina Hägg m.fl. (S) yrkande 2,
2010/11:T447 av Anders Ygeman m.fl. (S, MP, V) yrkande 2 i
denna del,
2010/11:T462 av Ann Arleklo och Anders Karlsson (båda S),
2010/11:T523 av Ulf Holm och Maria Ferm (båda MP) och
2010/11:T524 av Annika Lillemets (MP) yrkandena 1 och 2.

Reservation 4 (S, MP, V)

11. Förbifart Stockholm

Riksdagen avslår motion

2010/11:T378 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1–4.

Reservation 5 (MP, V)

12. Andra särskilda infrastrukturåtgärder m.m.

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

Reservation 6 (MP)

Reservation 7 (V)

Stockholm den 7 december 2010

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S)¹, Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Pia Nilsson (S)², Malin Löfsjögård (M), Lars Mejern Larsson (S)³, Sten Bergheden (M), Désirée Liljevall (S)⁴, Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S)⁵, Anders Åkesson (C), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP)⁶, Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V)⁷ och Leif Jakobsson (S)⁸.

¹⁻⁸ Avstår från ställningstagande under punkt 2.

Redogörelse för ärendet

I detta betänkande behandlas

- dels proposition 2010/11:1 (budgetpropositionen) i fråga om utgiftsområde 22 Kommunikationer
- dels 158 motionsyrkanden i motioner från den allmänna motionstiden 2010
- dels ett yrkande i en motion med anledning av redogörelse 2010/11: RRS7 Riksrevisionens styrelses redogörelse om Banverkets underhåll av järnvägar.

Finansutskottet har i sitt betänkande 2010/11:FiU1 tillstyrkt regeringens förslag till ramar för vart och ett av statsbudgetens 27 utgiftsområden. Riksdagen avses fatta beslut i ärendet den 8 december 2010.

I betänkandet redovisar utskottet sitt ställningstagande till hur anslagen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer ska fördelas inom den ram som har fastställts för utgiftsområdet. Utskottet behandlar samtidigt ett antal andra förslag inom utgiftsområdet som har lagts fram i propositionen och i motioner. De gäller frågor om bl.a. låneramar, bemyndiganden, investeringsplaner och bolagsförvaltning. Vidare behandlas motionsförslag om höghastighetsbanor för tåg, avgiftssättningen på Öresundsbron och en rad motionsförslag om främst underhåll och utbyggnad av vägar och järnvägar.

Upplysningar och synpunkter i ärendet har inför utskottet lämnats av statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd, Näringsdepartementet, generaldirektör Gunnar Malm, Trafikverket, riksrevisor Claes Norgren, Riksrevisionen samt regionråden Mats Persson och Christine Axelsson, Region Skåne. Skrivelser har inkommit från Öresundskomiteen och Vellinge kommun.

- I *bilaga 1* redovisas en förteckning över behandlade förslag.
- I *bilaga 2* redovisas motionsyrkanden som avstyrkts av utskottet i förslagspunkt 12.
- I *bilaga 3* redovisas regeringens och oppositionspartiets förslag till beslut om anslag för 2011.
- I *bilaga 4* redovisas utskottets förslag till beslut om anslag för 2011.

Utskottets överväganden

Mål- och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets bedömning i korthet

Omstruktureringen 2009 av såväl de transportpolitiska målen som myndighetsorganisationen har inneburit svårigheter att fullt ut mäta graden av måluppfyllelse. Utskottet noterar dock med tillfredsställelse den positiva utvecklingen när det gäller vägtrafiksäkerheten.

När det gäller politiken för informationssamhället och dess olika delar noterar utskottet vad regeringen anför om måluppfyllelsen.

För bägge områdena – transportpolitiken och politiken för informationssamhället – har utskottet vissa kommentarer om hur resultaten redovisas i budgetpropositionen.

Propositionen

Mål och resultat för transportpolitiken

Det övergripande målet för transportpolitiken

Målen för transportpolitiken fastställdes av riksdagen den 20 maj 2009 i enlighet med regeringens förslag i propositionen Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257).

I enlighet med riksdagens beslut ska det övergripande målet för transportpolitiken även fortsättningsvis vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I och med riksdagens beslut har de tidigare sex delmålen ersatts med dels ett funktionsmål (tillgänglighet), dels ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa).

Funktionsmålet – tillgänglighet

Målet redovisas genom ett följande preciseringar.

- Medborgarnas resor: Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Näringslivets transporter: Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Regional och internationell tillgänglighet: Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.

- Ett jämställt samhälle: Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning: Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att använda transportsystemet: Barns möjlighet att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.
- Kollektivtrafik, gång och cykel: Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Resultatet för funktionsmålet tillgänglighet redovisas genom t.ex. ankomstpunktlighet för tågen. Denna ökade något från 2008 och uppgick till 95,2 % (den andel tåg som anlänt till sin slutstation mindre än fem minuter för sent). Under 2009 var ankomstpunktligheten på en relativt hög och stabil nivå, bortsett från i december. Så kallat nöjd-kund-index visar att den information som ges i samband med förseningar inte är tillräckligt bra. Preciseringsen av målet för näringslivets transporter är att kvaliteten förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften. Ett exempel på mått är vägarnas bärighet, dvs. förmåga att bära tunga fordon. Det anges att längden väg som normalt inte är upplåten för den högsta bärighetsklassen har minskat med 173 km, vilket motsvarar en minskning med 3,8 %.

Hänsynsmålet – säkerhet, miljö och hälsa

Målet anges genom följande preciseringar.

- Trafiksäkerhet: För vägtrafik ska antalet omkomna halveras och antalet allvarligt skadade ska minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Begränsad klimatpåverkan: Miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Övriga miljökvalitetsmål och minskad ohälsa: Transportsektorn bidrar till att övriga miljökvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för att nå uppsatta mål.

Resultatet för *trafiksäkerhet* visar en tydlig tendens att antalet omkomna minskar på längre sikt. Antalet uppgick 2009 till 358 personer, vilket är en minskning med 39 personer sedan 2008. Som en förklaring anges lågkonjunkturen och med den ändrade resmönster och minskad lastbilstrafik. Den fortsatt positiva utvecklingen under 2010 tyder dock på att andra faktorer är av stor betydelse, såsom genomsnittlig reshastighet, ökad andel mötesseparerad väg och säkrare bilar. Trenden med färre svårt skadade fortsätter.

I fråga om resultatet för *begränsad klimatpåverkan* konstateras att utsläppen under 2009 från inrikes transporter – liksom för vägtrafiken – minskade med 1 %. De åtgärder inom vägtrafiken som anges ha bidragit mest bedöms vara förändrade skyltade hastigheter, samverkan med näringsliv och offentliga organisationer för bättre val av fordon, drivmedel, färdstätt samt utbildning i och användning av s.k. sparsam körning. För luftfarten anges att koldioxidutsläppen minskade med ca 16 % jämfört med året dessförinnan; den viktigaste förklaringen anges vara det minskade transportarbetet för inrikes luftfart.

För resultatet för *övriga miljö kvalitetsmål och minskad ohälsa* anges t.ex. att delmålet för buller anses inte möjligt att nå. Antalet personer som är exponerade för nivåer över riktvärdena särskilt för vägtrafikbuller, som är den dominerande källan till trafikbuller, har i stället ökat med 220 000 personer mellan åren 1999 och 2007, trots omfattande skyddsåtgärder. Ökat trafikarbete och urbanisering bidrar till detta. Totalt uppgår antalet personer som är utsatta för trafikbuller till ca 2 miljoner.

Mål och resultat för politiken för informationssamhället

Det övergripande målet för politiken för informationssamhället

Målet för politiken för informationssamhället är säkra, robusta och lättillgängliga kommunikationer som i första hand tillhandahålls genom effektivt fungerande marknader. Det ska finnas ett stort utbud av tjänster som underlättar vardagen för hushåll och företag i hela landet (prop. 2008/09:100, bet. 2008/09:TU1, rskr. 2008/09:154).

Målet för IT-politiken

Målet är att Sverige ska vara ett hållbart informationssamhälle för alla (prop. 2004/05:175, bet. 2005/06:TU4, rskr. 2005/06:142). Målet preciseras i tre delmål.

1. IT ska bidra till att förbättra livskvalitet och till att förbättra och förenkla vardagen för människor och företag.
2. IT ska användas för att främja hållbar tillväxt.
3. Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband (prop. 2009/10:193, bet. 2009/10:TU18, rskr. 2009/10:297).

Resultatet när det gäller *förbättrad livskvalitet* har, enligt regeringen, nåtts bl.a. genom Post- och telestyrelsens verksamhet med tjänster för personer med funktionsnedsättning, vilket har bidragit till detta mål.

När det gäller resultatet för målet att *främja hållbar tillväxt* anför regeringen att produktiviteten i hela ekonomin ökar tack vare snabbare informationsinhämtning och förnyade produktionssystem. Vidare redovisas att andelen företag med minst tio anställda som har tillgång till bredband har

ökat från 89 % år 2008 till 95 % år 2009. När det gäller målet om att IT ska bidra till förbättrad livskvalitet etc. har andelen av befolkningen som har tillgång till Internet i hemmet ökat från 88 % år 2008 till 89 % år 2009. Andelen individer som utträttat bankärenden över Internet under året har ökat från 65 % 2008 till 71 % 2009. Regeringen konstaterar vidare att det i begreppet hållbar tillväxt ingår sociala och ekonomiska dimensioner. Detta innebär att IT t.ex. ska bidra till minskad klimatpåverkan och att kvinnors delaktighet i informationssamhället ska öka. För det sistnämnda fallet konstaterar regeringen att det alltfjämt råder en sned könsfördelning inom IT-området, såväl inom IT-utbildningar vid universitet och högskolor som bland yrkesverksamma i branschen. Regeringen gav i april 2010 Tillväxtverket i uppdrag att arrangera en nationell konferens om jämställd IT för ökad tillväxt. Konferensen ska vända sig till en bred målgrupp inkluderande offentlig och privat sektor, akademien och civilsamhället. Ett viktigt underlag till konferensen är den handlingsplan om jämställd IT som KTH på uppdrag av regeringen rapporterade i september 2007. Konferensen ska ha både ett EU- perspektiv och ett Östersjöperspektiv. Tillväxtverkets konferens genomförs under hösten 2010. Slutsatserna från denna inklusive förslag på hur arbetet inom jämställd IT kan fortsätta ska rapporteras den 28 februari 2011.

För resultatet i fråga om *bredband* framhåller regeringen att målet i första hand ska uppnås genom väl fungerande marknader. En av PTS gjord kartläggning visar att 99 % av hushåll och arbetsställen har bredbandstäckning, antingen via trådbundna eller trådlösa nät.

Målet för elektronisk kommunikation

Målet är att enskilda, företag och myndigheter ska få tillgång till effektiva och säkra elektroniska kommunikationer. De elektroniska kommunikationerna ska ge största möjliga utbyte när det gäller urvalet av överförings-tjänster 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).

Resultatet är, enligt regeringens bedömning, att PTS arbete tillsammans med berörda myndigheter har bidragit till att de elektroniska kommunikationerna är robustare. I budgetpropositionen lämnas en närmare redovisning av olika insatser på området.

Målet för postsektorn

Målet är att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet, vilket innebär att alla kan ta emot brev och andra försändelser som väger högst 20 kilogram. Det ska finnas möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser. Dessutom ska enstaka försändelser befordras till enhetliga priser. Det ska finnas möjlighet att försäkra försändelser och få kvitto från mottagaren på att försändelsen har tagits emot (prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304).

Resultatet anges vara att de av regeringen beslutade målen för postområdet har uppnåtts. Regeringen hänvisar till PTS tillsynsverksamhet på området.

Målet för grundläggande betaltjänster

Målet 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).

Uppgifter om *resultatet* lämnas i form av en beskrivning av vilka företag som har upphandlats och hur många som använder berörda tjänster.

Utskottets bedömning

I det följande redovisar utskottet sin bedömning av regeringens mål- och resultatredovisning när det gäller transportpolitiken och politiken för informationssamhället. Inget motionsyrkande har väckts i dessa frågor.

Transportpolitiken

Relevans och tydlighet i redovisningen

Strukturen är inte helt överskådlig med i princip fyra huvudrubriker i samma ämnen: mål, resultat, analys och bedömning samt politikens inriktning. Onödiga upprepningar skulle kunna undvikas genom en mer sammanhållen struktur.

I tidigare budgetpropositioner har regeringen redovisat måluppfyllelsen i en schematiserad tabell med symboler. En sådan sammanställning finns inte i den nu framlagda propositionen. Däremot finns en tabell när det gäller politiken för IT-samhället. Utskottet, som är medvetet om de begränsningar som ändå finns i en sådan tabell, ser trots detta gärna att någon form av sammanställning återinförs i fråga om transportpolitiken för att skapa ökad tydlighet och överskådlighet.

Målstrukturen m.m.

En ny målstruktur för transportpolitiken beslutades av riksdagen våren 2009. Vidare inrättade regeringen en ny myndighet, Transportstyrelsen, den 1 januari 2009 och styrelsen fick kompletterande uppgifter den 1 januari 2010. Den 1 april inrättade regeringen ytterligare två myndigheter på transportområdet: Trafikverket och Trafikanalys. I sammanhanget vill

utskottet hänvisa till den rapport som Trafikanalys redovisade i april 2010 om resultatet av sin uppföljning av de transportpolitiska målen (rapport 2010:1). Däri påpekas att den nya målstrukturen och den snäva tidtabellen för sektorsrapporter från berörda myndigheter starkt har begränsat möjligheterna till behövlig analys av data och trender. I rapporten redovisas tankar för en utvecklad måluppföljning. Enligt uppgift från Regeringskansliet (Näringsdepartementet) pågår utvecklingsarbete med bl.a. indikatorer.

Som utskottet ser det har de nya strukturerna för såväl de transportpolitiska målen som organisationen på transportområdet medfört en tydligare styrning och ansvarsfördelning samt förutsättningar för en effektivare förvaltning. Ansatsen med ett transportslagsövergripande perspektiv och de nya strukturerna är avgörande för att man ska kunna möta resenärernas och transportköparnas berättigade krav och för att målet om en uthållig tillväxt och jobb ska kunna nås.

Uppnådda resultat

Som regeringen påpekar präglades transportområdet under 2009 av en kraftig konjunkturnedgång, vilket ledde till effekter av olika slag – såväl för transportarbetet i sig som för berörda företag och myndigheter.

Med tillfredsställelse noterar utskottet den positiva utvecklingen när det gäller vägtrafiksäkerheten. Utskottet delar regeringens uppfattning att statens insatser när det gäller detta område gör skillnad. Utskottet utgår från att regeringens strävan är helt inriktad på att preciseringen när det gäller antalet dödade och svårt skadade ska nås inom den utsatta tiden. Vidare bejakar utskottet regeringens arbete för att höja punktligheten för person- och godstrafik på järnväg. När det gäller transportsektorns klimatpåverkan anser utskottet att det krävs långsiktigt stora ansträngningar. Den minskning av klimatpåverkan som noterats de senaste åren är inte tillräcklig, och arbetet måste bedrivas brett och med tydligt sikte på sådana insatser som ger måluppfyllelse.

För egen del tar utskottet aktiv del av den verksamhet på transportområdet som Riksrevisionen bedriver. Den genomlysning av området som planeras omfattar elva granskningar med olika aspekter, såsom underhållsåtgärder, och olika delar av transportområdet. I en tolfte studie kommer därefter en sammanfattande analys m.m. av de tidigare studierna (se i det följande under avsnittet Anslagsfrågor m.m.).

Utskottet ser också positivt på det arbete som Transportanalys bedriver, dels genom de årliga granskningarna av graden av måluppfyllelse på transportområdet, dels utvecklingsarbetet för att åstadkomma relevanta och mätbara indikatorer.

I sammanhanget vill utskottet påminna om sin egen verksamhet med uppföljning och utvärdering. Utskottet har sålunda tagit initiativ till en förstudie om yrkestrafiken. På grundval av denna har utskottet beslutat att gå vidare med en fördjupad utredning på området.

Politiken för informationssamhället

Relevans och tydlighet i redovisningen

Utskottet ser positivt på att regeringen på IT-området redovisar en sammanfattande uppställning med uppgifter om indikatorer på måluppfyllelse i procenttal för vart och ett av åren under 2006–2009.

Målstrukturen m.m.

Regeringen redovisar i fråga om IT-politiken vilka indikatorer som kan användas inom ramen för den digitala agendan för Europa.

Uppnådda resultat

Som regeringen anför är det – från *demokratisk synvinkel* – avgörande att medborgarna har tillgång till Internet och väl fungerande elektroniska kommunikationer. Detta har betydelse för att underlätta vardagslivet och är en förutsättning för att företagare ska kunna bedriva verksamhet i hela landet.

När det gäller *klimatmål* och mål om förbättringar i övrigt när det gäller miljön kan användningen av IT ge ett väsentligt bidrag.

I fråga om *jämställdhetsaspekter* på IT-politiken anser utskottet, i likhet med regeringen, att den sneda könsfördelningen inom IT-utbildningar och IT-branschen innebär att kvinnors kompetens inte tas till vara i tillräckligt stor utsträckning inom IT-utveckling och -användning. Detta är negativt, ur såväl kvalitets- som tillväxtperspektiv. Bristande jämställdhet på IT-området innebär nackdelar för såväl branschen som går miste om kvinnors kompetens som för de kvinnor som inte ser möjligheterna med IT-yrken. En ökad mångfald har visat sig leda till produktivitetsvinster, vilket hela samhället kan dra nytta av. Det är därför viktigt att fortsätta arbeta för en ökad jämställdhet inom IT-området, både på utbildnings- och branschnivå. Utskottet ser positivt på de åtgärder på området som regeringen aviserar i budgetpropositionen inom ramen för Tillväxtverkets arbete.

I sammanhanget vill utskottet också nämna sitt initiativ till en förstudie på temat Ett informationssamhälle för alla. Enligt vad som framkom i förstudien, som färdigställdes i oktober 2010, har regeringens återrapportering av målet hittills inte helt tydligt beskrivit i vilken utsträckning målet uppfylls, även om utvecklingen synes väl ske i enlighet med det fastlagda målet. I förstudien framkom vidare att det har tagits ett antal initiativ, och olika insatser pågår alljämt för att åtgärda bristerna i återrapporteringen av det IT-politiska målet (dnr RD169-768-2010/11). Enligt vad som sägs i förstudien bör utfallet av dessa åtgärder avvaktas och en fördjupad granskning av frågan genomföras inom ramen för mål- och resultatuppföljningen i samband med beredningen av budgetpropositionen för 2012.

Avslutningsvis välkomnar utskottet regeringens uttalade ambition att Sverige ska vara ledande när det gäller användningen av IT för att det politiska målet om tillväxt, social välfärd, demokrati och klimatförbättring ska nås. Mot den bakgrunden ska man se regeringens arbete med att ta

fram en sammanhållen strategi – En digital agenda för Sverige. Syftet anges vara ett bättre utnyttjande av statens resurser och en samordning av åtgärder för de behov som är gemensamma för regeringens initiativ på IT-området, t.ex. när det gäller säkerhet, infrastruktur och entreprenörskap.

Politikens inriktning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag (S, MP, V) om att regeringens aviserade förslag om privata aktörer för lotsning respektive utfärdande av körkort bör avvisas.

Jämför reservation 1 (S, MP, V).

Propositionen

I propositionen anförs att ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning såväl för samhällets funktion i stort som för företagens och människornas dagliga verksamhet. Alla delar av landet ska ges möjlighet att utvecklas utifrån sina styrkor och förutsättningar. Att låta hela Sverige växa handlar om att bejaka förutsättningarna för boende, arbete och företagande i hela landet. Kommunikationerna, såväl fysiska som elektroniska, är av stor betydelse för att människor ska kunna verka i hela landet och är samtidigt grundläggande för näringslivets konkurrenskraft och för investeringsklimatet.

De strategiska utgångspunkterna för och inriktningen på politiken kan uttryckas enligt följande.

- *Användaren i fokus.* Detta innebär bl.a. att man ska beakta *hela* resan eller transporten. Detta innebär ett trafikslagsövergripande perspektiv. För att minska sårbarheten vid svåra väderlekssituationer är det viktigt att transportsystemet vidareutvecklas så att de olika trafikslagen i högre utsträckning kompletterar varandra. I propositionen redovisas arbetet med bl.a. näringslivets behov av transporter, hållbar regionförstoring, trafiksäkerhet och den långsiktiga infrastrukturplaneringen.
- *Effektivare användning av resurser.* En beskrivning lämnas av bl.a. arbetet för bättre fungerande marknader och för ökad produktivitet utveckling på anläggningsmarknaden.
- *Regionalt och lokalt inflytande och ansvar.* Enligt regeringen är det viktigt att den regionala och den interregionala kollektivtrafiken ges bättre förutsättningar.

- *Internationellt samarbete.* En beskrivning av samarbetet inom EU lämnas, däribland pågående arbete med en vitbok om EU:s transportpolitik fram till 2010, revideringen av riktlinjerna för utbyggnaden av TEN-T och utvecklingen av en europeisk handlingsplan för intelligenta transportsystem (ITS).

Regeringen anför att arbetet för bättre fungerande marknader behöver fortsätta för att användarna ska kunna erbjudas bättre tjänster. Regeringen anmäler att ett förslag som gör det möjligt för privata aktörer att utföra körkortsprov bereds. Även när det gäller marknaden för lotsningsverksamhet planerar regeringen att föreslå öppningar i det statliga monopol som gäller för närvarande.

Utredningar

Lotsutredningen

Lotsutredningen överlämnade sitt delbetänkande Lotsa rätt (SOU 2007:106) i januari 2008. I uppdraget ingick bl.a. att belysa hur ny teknik kan underlätta och effektivisera lotsarbetet samt förutsättningarna för att utveckla lotsning från en central i land. En annan uppgift var att se över vilka krav som ska gälla för att få verka som lots och om det finns anledning att föreslå förändringar i det förfarande som finns i dag för att få lotsdispens. Vidare ingick det i uppdraget att analysera effekter av den kors-subvention som finns mellan lotsnings- och farledsavgifter.

Bland Lotsutredningens förslag till åtgärder kan nämnas att de principiella rättsreglerna för lotsning, bl.a. grundläggande behörighetskrav, regleras i en särskild lotslag. Ett mer flexibelt regelverk för lotsplikt är ett annat förslag liksom det att lotsningens effekter utvärderas, bl.a. för att få till stånd en kunskapsuppbyggnad. Vidare föreslogs att fartyg registrerade i flaggstater på Paris MoU:s svarta lista ska omfattas av lotsplikt.

Utredningen Alkolås för rattfyllerister och körkortsprov i privat regi

I betänkandet Alkolås för rattfyllerister och körkortsprov i privat regi (SOU 2008:84) konstaterades att antalet kunskaps- och körprov för körkort hade ökat de senaste åren med åtföljande köproblematik och tidvis långa väntetider på ett flertal orter.

Vidare framhölls att examination av en körkortsaspirant innefattar myndighetsutövning och det därför bör ställas höga krav på oberoende och kompetens dels hos enskilda förarprövare, dels hos de företag som anordnar förarprov. Utredningen ansåg att en myndighetsprövning bör ske både av dem som ska förrätta förarprov och av de fysiska eller juridiska personer som ska anordna förarprovverksamhet. Tillsynen bör vara omfattande och avse en kontroll av både enskilda förarprövare och förarprovverksamheten, anfördes det.

Utredningen föreslog att Transportstyrelsen ska bemyndigas att besluta vilka förarprov som ska kunna anordnas av privata aktörer. Vägverket (*anm.* numera Trafikverket) förutsattes ha ett fortsatt ansvar för att anordna förarprov, åtminstone i ett övergångsskede. Vidare föreslogs att Transportstyrelsen skulle ha ansvar för att ge tillstånd att anordna förarprov till fysiska och juridiska personer som med hänsyn till de ekonomiska förhållandena och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva god förarprovverksamhet. Styrelsen skulle även förordna förarprövare och utöva tillsyn över dessa och över förarprovverksamheten. Utredningen förespråkade att kostnaderna för förarprovverksamheten skulle regleras av marknaden.

Motionen

I motion 2010/11:T447 av Anders Ygeman m.fl. (S, MP, V) anfördes att man avvisar regeringens kommande förslag om att privata aktörer ska kunna utfärda körkort samt förslaget om att privata aktörer ska kunna utföra lotsning (*yrkande 3*).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att såväl frågan om lotsningsverksamhet som verksamheten med förarprov och utfärdande av körkort har varit föremål för offentliga utredningar med åtföljande remissförfarande.

Som har redovisats i det föregående anser regeringen att arbetet för bättre fungerande marknader behöver fortsätta för att användarna ska kunna erbjudas bättre tjänster. I budgetpropositionen aviserar regeringen att den kommer att – som ett led i detta arbete – lägga fram förslag som medger öppningar i två verksamheter på transportområdet som hittills varit underkastade statligt monopol.

Utskottet är inte berett att föregripa behandlingen av aviserade propositioner. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2010/11:447 av Anders Ygeman m.fl. (S, MP, V) yrkande 3.

Anslagsfrågor m.m. inom utgiftsområde 22

Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen anvisar de förslag till anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer som redovisas i propositionen och avslår motionsförslagen. Vidare bifaller riksdagen förslag till ekonomiska bemyndiganden, låneramar och investeringsplaner inom utgiftsområdet.

Jämför särskilt yttrande 1 (S, MP, V).

Propositionen

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik och politiken för informationssamhället.

Trafikslagsövergripande frågor

Avsnittet omfattar verksamheter som är av trafikslagsövergripande karaktär, såsom Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys m.fl. Dessutom redovisas frågor med koppling till anslaget 1:13 *Viss internationell verksamhet och från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk*.

Anslag

Budgetförslag för 2011 för trafikslagsövergripande frågor

Miljoner kronor

	Anslag	2010 Anslag	2011 Förslag
1:3	Trafikverket	1 160	1 532
1:7	Trafikavtal	831	831
1:8	Viss internationell verksamhet	27	25
1:9	Statens väg- och forskningsinstitut	40	41
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	349	349
1:12	Transportstyrelsen	510	2 258
1:13	Trafikanalys	45	60

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2011 i enlighet med sammanställningen ovan.

Under 2010 har vissa organisatoriska ändringar genomförts. Den 1 januari överfördes länsstyrelsernas verksamhet inom körkorts- och yrkestrafikområdet till Transportstyrelsen. Den 31 mars 2010 avvecklades Vägverket, Banverket och Statens institut för kommunikationsanalys och den 1 april 2010 inrättades Trafikverket och Trafikanalys.

Den 1 januari 2011 avses Rikstrafikens och Rederinämndens verksamheter bli införlivade i Trafikverket. I konsekvens med detta kommer båda dessa myndigheter att avvecklas.

Bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser

Vissa trafikavtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik, främst flygavtal och avtal om färjetrafik till och från Gotland innehåller rörliga ersättningsvillkor, främst med avseende på oljepriser. I propositionen föreslås att regeringen bemyndigas att under 2011 för raman-slaget 1:7 *Trafikavtal* ge Trafikverket befogenheter att ingå ekonomiska förpliktelser i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst base-rat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpo-litiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 3 500 miljoner kronor under 2012–2022.

Vägar

Anslag

Från anslaget 1:1 *Väghållning* finansieras bl.a. statlig väghållning, bidrag inom bl.a. kollektivtrafiken och förbättring av miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar samt andra insatser (dvs. utöver väghållning och bidrag) som syftar till att uppnå de transportpolitiska målen.

Den 1 januari 2011 förs ett nytt anslag upp på statsbudgeten, 1:11 Träng-selskatt i Stockholm. Regeringen avser att till detta nya anslag samtidigt föra över medel avseende den del av anslagsposten Överskott från trängsel-skatt under anslaget 1:1 *Väghållning* som trängselskatten i Stockholm har genererat.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2011 i enlighet med sammanställningen nedan.

Budgetförslag för 2011 för väghållning m.m.

Miljoner kronor

Anslag		2010	2011
		Anslag	Förslag
1:1	Väghållning	20 661	20 702
1:11	Trängselskatt i Stockholm		833

Efter det att riksdagen har fattat beslut om anslag är det regeringens upp-gift att fördela detta på anslagsposter och anslagsdelposter. I sammanställ-ningen nedan redovisas regeringens preliminära beräkning av fördelningen av anslaget 1:1 *Väghållning*.

Fördelning av anslaget 1:2 Väghållning*Miljoner kronor*

Anslagspost/delpost	2010	2011
	Prognos	Förslag
Myndighetsutövning	145	145
Investeringar i nationell plan	6 033	6 017
Investeringar i regional plan	1 973	2 802
Drift och underhåll	9 224	9 139
Räntor och återbetalning av lån	108	157
Bärlighet, tjälsäkring och rekonstruktion	1 337	1 127
Bidrag för drift av enskild väg	947	1 001
Bidrag i regionala planer	335	
Övriga insatser för effektivisering av transportsystemet	498	302
Underskott av myndighetskapital	0	0
Kammarkollegiets disposition	2 042	2 102
Swedacs disposition	440	453
Till Regeringskansliets disposition	1	1
Summa	20 402	20 702

Investeringar

Trafikverkets investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Trafikverket tar upp och de tillskott som tas emot via externa bidrag. Investeringarna omfattar de investeringar som fastställts av regeringen i den nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021.

Investeringsplan vägar 2010–2012*Miljoner kronor*

	2010	2011	2012
	Prognos	Budget	Beräknat
Investeringar i nationell plan, inkl. närtids-satsning	8 604	8 979	8 706
Investeringar i regional plan inkl. närtidssatsning	2 120	2 802	2 618
Bärlighetshöjande åtgärder, inkl. närtidssatsning	1 359	1 127	1 235
Investeringar med överskott från trängsel-skatt i Stockholm	242	429	1 303
Investeringar i anläggningstillgångar	309	460	110
Summa investeringar	12 634	13 797	13 972
Anslag	9 767	10 155	10 333
Lån i Riksgäldskontoret	2 267	3 117	3 114
Medfinansiering, förskott m.m.	600	525	525
Summa finansiering	12 634	13 797	13 972

Bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser samt låneram

Den verksamhet som Trafikverket bedriver innebär ofta att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Det gäller såväl avtal om investeringar som avtal om drift och underhåll av vägnätet. Regeringen bör därför ges ett bemyndigande att ingå ekonomiska förpliktelser. Bemyndigandet föreslås avse det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång och uppgå till 41 200 miljoner kronor för 2011.

Trafikverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor samt vissa prioriterade vägprojekt för vilka verket planerar att ta ut trängselskatt eller vägavgifter. Regeringen föreslår en låneram om högst 7 452 miljoner kronor. Det anmäls att ökningen – jämfört med 2010 – främst beror på ett ökat lånebehov för de prioriterade projekten samt lån för de projekt som delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter.

Järnväg

Anslag

Anslaget 1:2 *Banhållning* används för bl.a. myndighetsutövning, Trafikverkets kostnader för trafikavgifter enligt avtalet om Öresundsförbindelsen, bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut, investeringar i statliga järnvägar, drift och underhåll av statliga järnvägar samt trafikledning och andra insatser, utöver banhållning och bidragsgivning, som syftar till att uppnå de transportpolitiska målen.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslag för 2011 i enlighet med sammanställningen nedan.

Budgetförslag för 2011 för banhållning

Miljoner kronor

Anslag		2010	2011
		Anslag	Förslag
1:2	Banhållning	14 959	12 825

Av propositionen framgår att Trafikverket enligt järnvägslagen (2004:519) får ta ut avgifter av operatörerna för trafik på statens spåranläggningar. För 2011 beräknas intäkterna av banavgifterna uppgå till 715 miljoner kronor.

Inom ramen för sin verksamhet bedriver Trafikverket ett kontinuerligt arbete för att vidareutveckla formerna för uttag av banavgifter. Detta bedöms leda till successivt ökade avgiftsnivåer under de kommande åren. De ökade intäkterna utgör ytterligare tillskott till finansieringen av de kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen som leder till bättre framkomlighet och större tillförlitlighet och säkerhet för resenärer, slutkunder och transportköpare.

Efter det att riksdagen har fattat beslut om anslag är det regeringens uppgift att fördela detta på anslagsposter och anslagsdelposter. I sammanställningen nedan redovisas regeringens preliminära beräkning av fördelningen av anslaget 1:2 *Banhållning*.

Fördelning av anslaget 1:2 *Banhållning*

Miljoner kronor

Anslagspost/delpost	2010	2011
	Prognos	Förslag
Myndighetsutövning	5	5
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet	425	411
Investeringar i nationell plan	8 190	5 498
Drift, underhåll och trafikledning	5 580	5 163
Räntor och återbetalning av lån	966	1 647
Övriga insatser för effektivisering av transportsystemet	187	101
Summa	15 354	12 825

Investeringar

Trafikverkets investeringar omfattar de investeringar som fastställts i den nationella planen för transportsystemet 2010–2021. Investeringarna finansieras med anslag och i vissa fall med lån i Riksgäldskontoret. Därutöver gör Trafikverket investeringar i el- och teleanläggningar som finansieras med lån. Trafikverket beräknar att under 2011 genomföra nedanstående investeringar för ca 12 576 miljoner kronor. I medfinansieringen ingår bl.a. de medel som Trafikverket fått i bidrag från EU (TEN-T-bidrag).

Investeringsplan järnvägar 2010–2012

Miljoner kronor

	2010	2011	2012
	Prognos	Budget	Beräknat
Investering i järnväg enligt nationell plan	13 177	10 798	7 923
El- och teleinvesteringar	1 140	850	600
Investering i anläggningstillgångar	200	200	200
Summa investeringar	14 517	11 848	8 723
Anslag	8 377	5 498	4 223
Lån i Riksgäldskontoret	5 240	5 650	3 800
Medfinansiering m.m.	1 900	700	700
Summa finansiering	14 517	11 848	8 723

Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser samt låneram

Trafikverket ingår i sin verksamhet långsiktiga avtal som innebär ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Detta gäller både avtal om investeringar och avtal om drift och underhåll. Trafikverket lämnar också bidrag för olika ändamål. För att kunna planera sin verksamhet måste

bidragstagaren normalt veta i förväg att bidraget kommer att betalas ut. Regeringen bör därför ges ett bemyndigande att ingå ekonomiska förpliktelser. Det bör avse all upphandlad verksamhet och alla bidrag där fleråriga avtal sluts och som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, detta oavsett om avtalen avser Trafikverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. För 2011 föreslår regeringen en bemyndiganderam om 80 000 miljoner kronor.

Inom Trafikverket finns särskilda lån upptagna för att finansiera Trafikverkets investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, telenätsutrustning 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 med anledning av förslagen i tilläggsbudgeten i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274). Låneramen 2011 för dessa ändamål föreslås sammanlagt uppgå till 12 948 miljoner kronor. Av den totala låneramen avser 10 253 miljoner kronor låneram för investeringar under 2011 för de prioriterade järnvägsprojekten Hallsberg–Degerön, Mjölby–Motala, Trollhättan–Göteborg samt järnvägsprojekt i Stockholmsområdet. De olika lånedelarna för de prioriterade projekten ska återbetalas i jämn takt under 25 år med start vid tidpunkten när respektive banprojekt färdigställs.

För byggandet av Botniabanan föreslår regeringen en låneram om 18 000 miljoner kronor för budgetåret 2011 till Botniabanan AB i enlighet med det beräknade ackumulerade kreditbehovet vid slutet av 2011. De lån som Trafikverket har tagit upp i Riksgäldskontoret ska återbetalas genom att Trafikverkets anslag belastas med kostnader för räntor och återbetalning av lån. Enligt avtalet om byggande av Botniabanan (prop. 1997/98:62, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) ska Trafikverket betala hyra för anläggningen när den färdigställts och öppnats för trafik.

Statens järnvägar

Statens järnvägar ska avveckla viss verksamhet (personal, arkiv m.m.), förvalta leasingåtaganden och förvalta och hyra ut fordon i första hand till järnvägsföretag med vilka staten ingår trafikeringsavtal.

Regeringen anser att nuvarande avkastningskrav för den verksamhet som rör förvaltning av järnvägsfordon är motiverad och att räntabilitet på sysselsatt kapital över en konjunkturcykel bör motsvara minst räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet. För övriga verksamheter bör det inte heller fortsättningsvis finnas något avkastningskrav, utan dessa ska bära sina egna kostnader. Beträffande avgiftsintäkterna som Statens järnvägar får disponera från verksamheterna för förvaltning av leasingåtaganden och förvaltning av järnvägsfordon gör regeringen bedömningen att det är möjligt att balansera resultatet mellan räkenskapsåren och bedriva

en verksamhet av god kvalitet. Regeringen föreslår att Statens järnvägars verksamhet tills vidare fortsätter enligt den finansieringsmodell och de avkastningskrav som gällt för Statens järnvägar.

Statens järnvägar förvaltar åtaganden om finansiell leasing till betydande belopp. Genom att Statens järnvägar är en del av staten ansvarar staten för dessa åtaganden. För att fullfölja åtagandena tecknar Statens järnvägar efter tidigare bemyndiganden från riksdagen underuthyrningsavtal och placerar medel enligt antagen finanspolicy. För att finansiera dessa åtaganden och affärsverkets andra åtaganden hade Statens järnvägar vid årsskiftet långfristiga skulder på ungefär 5 900 miljoner kronor och kortfristiga skulder på ungefär 250 miljoner kronor.

Ekonomiska mål, finansieringsmodell och finansiella befogenheter

Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att ta på sig långfristiga skulder, inbegripet Statens järnvägars finansiella leasingåtaganden, inom en total låneram av 6 500 miljoner kronor under 2010. Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att förvalta de leasingåtaganden som Statens järnvägar förvaltar i dag. I denna förvaltning ingår bl.a. rätten att teckna underuthyrningsavtal om leasingkontrakt, teckna lån och inlösa leasingavtal. Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att placera överskottslikvid enligt myndighetens finanspolicy.

Investeringsplan

Statens järnvägar får tillhandahålla lok och vagnar i första hand till järnvägsföretag med vilka staten ingår trafikeringsavtal samt, efter samråd med Rikstrafiken, även till andra järnvägsföretag. Vissa intervallstyrda revisioner av ellok och motorvagnar kommer att genomföras under perioden; Statens järnvägar avser att finansiera detta inom ramen för intäkterna från fordonsuthyrningen. Statens järnvägar genomför under 2010 tillsammans med Rikstrafiken ett regeringsuppdrag i syfte att identifiera brister i den fordonsflotta som tillhandahålls för uthyrning till järnvägsföretag i den av staten upphandlade trafiken. Analysen visar på behov av investeringar i restaurangvagnar, handikappanpassning av sovvagnar samt installation av utrustning för signalsystemet ERTMS i ellok med därtill kopplade säkerhetsinvesteringar i personvagnar. Bedömningen är att investeringar uppgår till 96 miljoner kronor under åren 2011–2013. Investeringarna finansieras fullt ut av egna medel hos Statens järnvägar.

Sjöfart

Anslag

Anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.* är avsett att finansiera tjänster inom Sjöfartsverkets ansvarsområde, bl.a. för fritidsbåtssektorn, som inte finansieras via handelssjöfarten. Vidare ingår kostnader för sjöräddnings- och farledsverksamhet, samt vissa övriga kostnader

för fritidsbåtstrafiken och yrkesfisket m.m., vilka inte ska belasta handels-sjöfarten. Anslaget får även användas till utredningar med anknytning till fritidsbåtsverksamheten. Vidare får anslaget användas som bidrag till huvudmän som fullt ut övertar ansvar för vissa farleder och kanaler som i dag huvudsakligen nyttjas av fritidsbåtar och nyttotrafik.

Från anslaget 1:5 *Ersättning för viss kanaltrafik m.m.* utgår bidrag till täckande av underskott för drift av Trollhätte och Säffle kanaler m.m. Anslaget får användas för utredningar med anknytning till kanaltrafiken. Anslaget får vidare användas som bidrag till huvudmän som fullt ut övertar ansvar för vissa farleder och kanaler som i dag huvudsakligen nyttjas av fritidsbåtar och nyttotrafik.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2011 i enlighet med sammanställningen nedan.

Budgetförslag för 2011 för sjöfartsområdet

Miljoner kronor

Anslag		2010	2011
		Anslag	Förslag
1:4	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	144	143
1:5	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62	62

För att samla finansieringen av Transportstyrelsens verksamhet föreslår regeringen att det under 2010 uppförda anslaget 1:8 Sjöfartsregistret ska upphöra och att medel motsvarande det som anvisats detta anslag, dvs. 6 215 000 kr, tillförs anslaget 1:12.

Den 1 januari 2011 ska Rederinämndens verksamheter införlivas i Trafikverket enligt ett förslag i propositionen. I konsekvens med detta kommer myndigheten att avvecklas. Sedan sjöfartsstödet infördes den 1 oktober 2001 har viss inflagning skett till det svenska sjöfartsregistret. Även om de svenska rederiernas ekonomiska situation generellt försämrats under 2008 har det statliga stödet haft stor betydelse för de svenska rederiernas konkurrensförmåga. Rederinämnden får därmed anses ha uppnått målet för sin verksamhet.

Ekonomiska mål, finansiella befogenheter och investeringsplan

Regeringen anser att nuvarande räntabilitetskrav på 3,5 %, räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel, fortfarande är motiverat som ett långsiktigt mål. Då soliditetsmålet på grund av den ökande pensionskulden kommer att bestå över lång tid anser regeringen det motiverat att soliditetsmålet ligger på 25 % under de närmaste åren för att på sikt återgå till 30 %. När det gäller utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet bör även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen.

Regeringen föreslår att bemyndigande ges så att Sjöfartsverket kan uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram av 335 miljoner kronor inom eller utanför Riksgäldskontoret under 2011. Vidare föreslår regeringen att Sjöfartsverket får sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller en affärsbank.

Regeringen delar Sjöfartsverkets bedömning när det gäller vilka investeringar som bör göras de närmaste åren. Regeringen föreslår att investeringsplanen för Sjöfartsverket godkänns. Regeringen har tidigare angett att medlen från Övertäckningsfonden för Estonia kan användas för att finansiera förvaltningen av Estoniasamlingen. I samband med att Estoniasamlingen nu förs över till Riksarkivet är det regeringens avsikt att ge Sjöfartsverket i uppdrag att föra över de kvarvarande medel som finns i Övertäckningsfonden för Estonia till statsbudgeten.

Luftfart

Anslag

Anslaget 1:6 *Driftbidrag till icke statliga flygplatser* disponeras av Trafikverket och används till att finansiera delar av driftunderskotten vid kommunala och privata trafikflygplatser.

Regeringen föreslår att riksdagen för 2011 anslår medel i enlighet med sammanställningen nedan.

Budgetförslag för 2011 för luftfartsområdet

Miljoner kronor

Anslag		2010	2011
		Anslag	Förslag
1:6	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	103	103

Regeringen gör bedömningen att driftbidraget till icke statliga flygplatser spelar en viktig roll för att hela landet ska ges en tillfredsställande transportförsörjning och att detta gäller särskilt för de regioner där det saknas goda alternativa transportmöjligheter. I behandlingen av regeringens proposition Framtidens resor och transporter har riksdagen godkänt att användningen av driftbidraget ändras på några väsentliga punkter (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Beslutet innebär att driftbidraget ges med samma villkor som i dag t.o.m. 2011. Med början 2012 överförs delar av bidraget till de regionala planerna. De på så sätt överförda medlen får användas för bl.a. driftbidrag till regionala flygplatser inom ramen för de transportpolitiska prioriteringar som regionen gör. Det kvarvarande driftbidraget ska ges till de flygplatser där Rikstrafiken upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik.

Ekonomiskt mål, finansiella befogenheter och investeringsplan

Regeringen anser att ett räntabilitetskrav om 4 % av eget kapital (som beräknas på resultatet efter skattemotsvarighet) är motiverat. Regeringen anser vidare att målet för soliditeten långsiktigt ska vara lägst 15 %. När

det gäller utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Till följd av den ekonomiska omställningsprocess som bolagiseringen av flygplatsverksamheten har inneburit anser regeringen att Luftfartsverket inte ska lämna någon utdelning 2010. För 2011 bedömer regeringen att utdelningskravet för Luftfartsverket bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet som ska inbetalas till inkomsttitel under 2010 bör fastställas slutligt i samband med bokslutet.

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2011 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 1 500 miljoner kronor. Luftfartsverket föreslås lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument. En ram för utställandet av sådana säkerheter på 2 000 miljoner kronor bör fastställas för 2011.

Regeringen delar Luftfartsverkets bedömning av de prioriteringar som bör göras för att möta investeringsbehoven under de närmaste åren. Mot denna bakgrund föreslår regeringen att investeringsplanen godkänns.

IT, elektronisk kommunikation och post

Anslag

Anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter* används för Post- och telestyrelsens (PTS) förvaltningskostnader i den mån dessa inte finansieras med avgifter. Det gäller bl.a. kostnader i samband med upphandling av samt ersättning för tjänster till personer med funktionsnedsättning samt åtgärder för civilt försvar och svåra påfrestningar som rör elektroniska kommunikationer m.m. Vidare används anslaget för viss verksamhet som syftar till att förverkliga de IT-politiska målen.

Anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* används i syfte att trygga behovet av effektiva elektroniska kommunikationer och posttjänster.

Anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* används för att tillhandahålla sådana tjänster på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. Detta säkerställs genom uppdrag till PTS att upphandla tjänsterna.

Anslaget 2:4 *Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* används för insatser som bidrar till att förverkliga målen för politiken för informations-samhället, vilket inkluderar samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation liksom uppföljningar och utvärderingar av politiken.

Anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* används för åtgärder för driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta inbegriper stöd till bredbandsprojekt i områden där utbygg-

nader inte sker på marknadsmässig grund. Vidare används anslaget för åtgärder för driftsäkra och robusta kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2011 i enlighet med sammanställningen nedan.

Budgetförslag för 2011 för IT, elektronisk kommunikation och post

Miljoner kronor

Anslag	2010	2011
	Anslag	Förslag
2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	38	25
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för funktionshindrade	149	149
2:3 Grundläggande betaltjänster	49	49
2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	18	18
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	195	120

Avgift för skydd av elektroniska kommunikationer

Finansieringen av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation sker genom att den som bedriver verksamhet som är anmäld enligt lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation betalar en avgift. Regeringen föreslår att avgiftsuttaget fastställs till högst 100 miljoner kronor under 2 011.

Bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser

För att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden, som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling, föreslår regeringen att den bemyndigas att för 2011 på ramanslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 220 miljoner kronor under 2012–2015.

För att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden, som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling, föreslås att regeringen bemyndigas att under 2011 för ramanslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 95 miljoner kronor under 2012–2013.

Motionerna

I motion 2010/11:T447 *Anders Ygeman m.fl. (S, MP, V)* anförs att det i budgetpropositionen blir tydligt hur regeringen i sin nationella plan för infrastruktur 2010–2021 kraftigt minskar ambitionerna när det gäller järn-

vägs- och kollektivtrafikinvesteringar. De anser att investeringarna i vägar med regeringens politik kommer att vara mer än dubbelt så stora som investeringarna i järnväg år 2014. Vidare anføres att regeringen – trots tågkåset vintern 2010 – satsar mindre på drift och underhåll av järnvägen.

Som ett första steg föreslår motionärerna sammanlagt 760 miljoner kronor i höjt anslag för 2011. Pengarna ska framför allt gå till satsning på urban kollektivtrafik och cykel, ökade anslag till drift och underhåll av järnväg, satsningar i hela landet med fokus på jobb och klimat samt buss- och cykelsatsning i Stockholm. Fördelningen föreslås så att anslaget 1:1 Väg-hållning tillförs 487 miljoner kronor för regional kollektivtrafik och anslaget 1:2 Banhållning tillförs 273 miljoner kronor till projektering av strategiska infrastrukturobjekt och stärkt underhåll. För 2012 vill motionärerna att 2 400 miljoner kronor satsas för järnvägs- och kollektivtrafikinvesteringar samt banunderhåll.

Motionärerna vill också motverka den s.k. digitala klyftan, och de föreslår därför att anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation tillförs ett belopp om 50 miljoner kronor för att stimulera lösningar som gör Internet tillgängligt för fler.

Sammantaget föreslås således en ökning jämfört med regeringens förslag med 810 miljoner kronor enligt tabellen nedan (*yrkande 1*).

För att öka andelen av personer som åker med kollektivtrafik förespråkar motionärerna också att försök med t.ex. billigare kollektivtrafik genomförs. Sådana satsningar gör det enklare för människor och företag att göra klimatsmarta transportval samtidigt som det skapar jobb och stärker Sveriges konkurrenskraft, anføres det. Motionärerna föreslår att en storsatsning görs på kollektivtrafik, inte minst i Stockholmsregionen (*yrkande 2 i denna del*).

I motion 2010/11:T1 av Anders Ygeman m.fl. (S) framhålls att det finns ett behov av ökade resurser för investeringar i nya spår samt drift och underhåll. Motionärerna anför att regeringen i budgetpropositionen aviserar mer än en halvering av nyinvesteringarna i järnväg jämfört med de nivåer som gällde under föregående mandatperiod. Även resurserna för drift och underhåll minskas. De förordar i stället den uppgörelse om infrastrukturen som de rödgröna presenterade i april 2010. Denna innebär en fördubblad investeringsnivå, som samtidigt vore den största satsningen på järnvägen sedan 1800-talets uppbyggnad av stambanorna. Motionärerna hänvisar till sin gemensamma budgetmotion för 2011 och betonar att merparten av de föreslagna investeringarna ger effekt i närtid. Det handlar om dels en allmän ökning av drifts- och underhållsinsatserna, dels specifika åtgärder för ökad motståndskraft mot hårt väder, t.ex. inköp av särskild snöröjningsmateriel. Medel bör också avsättas för projektering av strategiska kapacitetshöjande investeringar i hårt belastade persontrafikstråk (*yrkande 4*).

Utskottets ställningstagande

Inledning

Regeringens förslag till total ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer uppgår till drygt 40,1 miljarder kronor. Förslaget är beräknat med utgångspunkt i de transportpolitiska målen och i enlighet med den inriktning av politiken som redovisas i budgetpropositionen.

Genom beslut den 9 november 2010, vilket tillställts finansutskottet genom ett protokollsutdrag, har utskottet ställt sig bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Finansutskottet tillstyrkte den 26 november 2010 förslaget (bet. 2010/11:FiU1). Riksdagen avses fatta beslut om ramarna den 8 december 2010.

I det följande kommenterar utskottet de förslag till ändrade anslag som berörs i de här behandlade motionerna.

Transportpolitik

Inledningsvis konstaterar utskottet att regeringens förslag till ramanslag för anslaget 1:1 *Väghållning* uppgår till 20,7 miljarder kronor och för anslaget 1:2 *Banhållning* uppgår till 12,8 miljarder kronor.

I budgetpropositionen anmäls en justering av anslagsnivåerna enligt följande. Regeringen redovisar att Trafikverket har anpassat planeringen av sin verksamhet i enlighet med den nationella åtgärdsplan som regeringen beslutade om våren 2010. I konsekvens med detta behöver anslagsnivåerna för 1:1 *Väghållning* och 1:2 *Banhållning* justeras för att motsvara planen, som i sin tur utgår från den ram som riksdagen har beslutat om. I budgetpropositionen för 2009 beräknade regeringen att anslagen inom infrastrukturområdet skulle ökas med 3 850 miljoner kronor från 2011 i förhållande till beräkningarna i 2008 års ekonomiska vårproposition. Den exakta fördelningen mellan anslagen skulle komma att avgöras efter det att åtgärdsplaneringen för 2010–2021 var slutförd. I avvaktan på detta lades hela tillskottet tillfälligt på anslaget 1:1 *Väghållning*. Den sammantagna effekten av justeringen av den nationella planen i förhållande till befintliga anslagsnivåer innebär dock att 2 200 miljoner kronor behöver omfördelas från 1:2 *Banhållning* till 1:1 *Väghållning* under perioden 2011–2014.

I de nu aktuella motionerna föreslås att 760 miljoner kronor utöver regeringens förslag till ram tillförs transportområdet. Av detta belopp bör anslaget *Väghållning* ökas med 487 miljoner kronor för regional kollektivtrafik med särskild satsning på buss- och cykeltrafik i Stockholm. Resterande del, 273 miljoner kronor, tillförs anslaget *Banhållning* och avses finansiera projektering av strategiska infrastrukturobjekt och stärkt underhåll inom järnvägssektorn. Utskottet delar inte motionärernas uppfattning och bemöter i det följande de frågor som särskilt har lyfts fram i motionerna.

Kollektivtrafik

I fråga om *kollektivtrafik* vill utskottet inledningsvis hänvisa till sin behandling av regeringens förslag till en ny kollektivtrafiklag våren 2010 (bet. 2009/10:TU21). Enligt utskottets mening innebar förslaget en modernisering av lagstiftningen och en anpassning till EU:s nya regelverk på området, vilket ger kollektivtrafikföretagen och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bättre förutsättningar för att sätta resenärernas behov i centrum när kollektivtrafiktjänster utformas. Kollektivtrafikföretag får bl.a. fritt etablera kommersiell kollektivtrafik samtidigt som den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan agera effektivt genom en mer funktionsenlig befogenhet och en tydligare roll- och ansvarsfördelning.

Vidare påminner utskottet om kollektivtrafikbranschens partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik, för vilken en redovisning lämnades i det nämnda betänkandet. Det övergripande målet är att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt. Som ett mål på vägen dit ska antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till år 2020. En fördubbling av kollektivtrafiken förutsätts bidra till att nå angelägna samhällsmål när det gäller miljö, sysselsättning, trafiksäkerhet och jämställdhet. Persontrafikens koldioxidutsläpp kan minska med drygt 20 % och ge en samhällsekonomisk vinst på drygt 4 miljarder kronor. Medlen att nå målet är olika aktiviteter och projekt, t.ex. kunskapslyft, branschgemensamt kundlöfte, rekommendationer och redskap för utvecklingsarbete och att sprida goda exempel. Vidare har branschen enats om en ny avtalsprocess som bygger på utvecklade samarbetsformer och ökad affärsmässighet. Härigenom tas den samlade kompetensen hos trafikföretag, beställare och andra berörda parter bättre till vara.

Kollektivtrafikens andel av det totala resandet har ökat under de senaste åren enligt Svensk Kollektivtrafiks resvaneundersökningar. I Kollektivtrafikbarometern från juli 2010 uppgick kollektivtrafikens marknadsandel till 22 %. Det innebär enligt undersökningen, att marknadsandelen har ökat med drygt 20 % sedan 2006. För en attraktiv kollektivtrafik är det viktigt att det finns fungerande system för planering, bokning och betalning av resa samt störningsinformation. Under året har ett omfattande arbete bedrivits, bl.a. för utveckling av system för trafikledning för att öka tryggheten vid trafikstörningar

Cykelresande

Enligt utskottets mening är det viktigt att förstärka *cykelresandet* och dess roll som en naturlig del i planeringen av transportsystemet, inte bara ur ett lokalt perspektiv utan även med utgångspunkt i ett regionalt och nationellt perspektiv. För att åstadkomma en ökad och säker cykling krävs insatser inom en rad områden, såsom infrastruktur, planering och utformning av trafikmiljöer, uppföljning, regler och vägvisning, organisation och samverkan, kunskapsuppbyggnad samt kommunikation. I sammanhanget vill utskottet hänvisa till sin behandling av hithörande frågor våren 2010, som

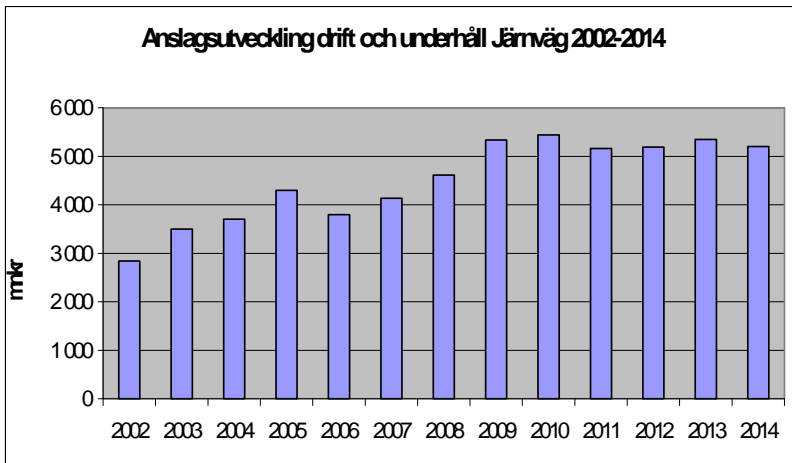
resulterade i det första separata betänkandet om cykelfrågor (bet. 2009/10: TU14). Utskottet underströk vikten av en än högre ambitionsnivå och ytterligare initiativ – på såväl nationell som regional och lokal nivå – för att utvecklingen när det gäller cykling ska ta fart och målet om en ökad andel cykeltrafik ska nås i närtid. I budgetpropositionen redovisas att flera åtgärder har genomförts för att förbättra förutsättningarna för resenärerna att välja gång- och cykeltrafik. Under 2009 har det bl.a. byggts 150 km nya gång- och cykelvägar. För att ge ännu mer kraft åt arbetet har regeringen gett Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att i samråd med kommuner, berörda myndigheter och organisationer utarbeta en strategi och handlingsplan för ökad och säker cykling. Regeringen har även tillkallat en utredare för att se över det regelverk som styr förutsättningarna för cykling. Utskottet välkomnar regeringens initiativ.

Järnväg

När det gäller åtgärder för järnvägen vill utskottet hänvisa till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd's redogörelse inför utskottet den 23 november 2011 om budgetförslaget för trafikens infrastruktur.

Inledningsvis tog hon upp frågan om drift och underhåll av järnvägen och redovisade de budgetmedel som har gått till sådana åtgärder under perioden 2002–2014 (anslag respektive beräkningar). Hon anförde att det sedan 2006 har gjorts betydande satsningar på banhållning och hänvisade till följande diagram.

Medel till drift och underhåll av järnväg 2002–2014

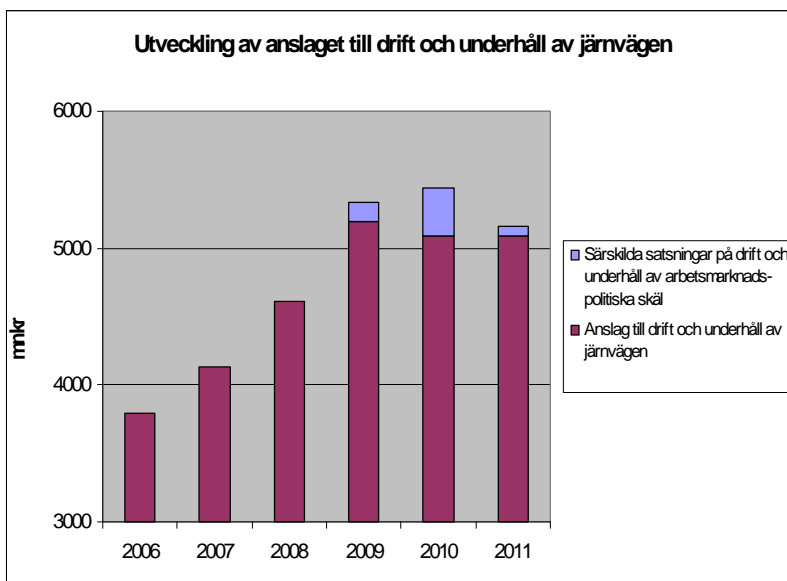


Statsrådet framhöll den s.k. närtidssatsningen som en förklaring till att medelstillelningen sjunker mellan 2010 och 2011. Denna satsning gjordes i budgeten för 2009 med det huvudsakliga syftet att stimulera jobb och tillväxt i en period av svagare ekonomisk utveckling. Hon hänvisade till nedanstående diagram, där den del av närtidssatsningen som rör drift och

underhåll är specificerad. Av diagrammet framgår att denna satsning klingar av under 2011. Detta betyder, menade hon, att det inte har gjorts någon nedskärning i den generella nivån för drift och underhåll mellan åren 2010 och 2011. När det gäller frågan om överflyttande av 2,2 miljarder kronor i budgeten från anslaget 1:2 *Banhållning* till anslaget 1:1 *Väghållning* klargjorde statsrådet att denna överföring inte berör anslagsposten för drift och underhåll.

Statsrådet framhöll vidare den potential som ligger i en utveckling av såväl kvalitet som produktivitet inom sektorn och lyfte fram de möjligheter till ytterligare finansiering som höjda banavgifter medför. Särskilt tryckte hon på de finansieringsbehov som gäller kraftledning och införandet av det europeiska säkerhetssystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System).

Banhållning: Medel till drift och underhåll – specificering av närtidssatsning



Av nedanstående tabell framgår de berörda anslagen närmare. Utskottet konstaterar att skillnaden i tilldelning mellan åren 2010 och 2011 är en minskning med 4 miljarder kronor. I sammanhanget vill utskottet påminna om att den totala närtidssatsningen för 2009 och 2010 uppgick till 7,6 miljarder kronor. Vidare kan lyftas fram den betydande nivåhöjning som har skett av medelstilldelningen i jämförelse med vad som var fallet 2006 under den föregående regeringens maktinnehav.

Banhållning: Anslag till drift och underhåll åren 2006–2010*Miljoner kronor*

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Anslag till drift och underhåll av järnvägen	3 794	4 134	4 610	5 334	5 439	5 163 (prel.)
Särskilda satsningar på drift och underhåll av arbetsmarknadspolitiska skäl (närtidssatsningen)	–	–	–	144	344	72
Summa anslag	3 794	4 134	4 610	5 190	5 095	5 091

Utskottet vill tillägga att när det gäller medel för investeringar i järnvägs-systemet är regeringens anslagsnivåer i enlighet med den nya nationella planen för perioden 2010–2021. Med hänsyn till att flera viktiga järnvägs-investeringar ligger under den senare delen av perioden kommer fördelningen mellan väg och järnväg att variera över åren. Beträffande motionärernas argument om höghastighetsbanor återkommer utskottet till detta senare i betänkandet.

Utskottet vill också peka på att Trafikverket kommer att – inom givna ramar – tillåtas omdisponera 500 miljoner kronor för att dels öka insatserna under 2011 för underhåll och reinvesteringar på järnväg, dels göra fler smärre åtgärder.

Särskilt i fråga om *järnvägstrafiken vintertid* vill utskottet hänvisa till den utredning som landshövding Per Unckel på regeringens uppdrag har utfört och som presenterades i oktober 2010. Huvudförslaget är att ett samlat åtgärdsprogram för järnvägens vinterberedskap bör upprättas och skötas av Trafikverket. Järnvägens aktörer har under sommaren redovisat åtgärder för bättre vinterberedskap inför kommande vinter, och dessa bör Trafikverket ges i uppdrag att följa upp systematiskt. Utredaren gör också bedömningen att om alla parter genomför de åtaganden de har beskrivit i sina respektive åtgärdsprogram, är beredskapen för kommande vinter betydligt bättre än för föregående vinter. Betänkandet har remitterats. Utredningen och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap genomförde i november 2010 också en krisövning, ”Spårsnö”, i syfte att förebygga störningar inom järnvägstrafiken.

Vidare förde statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd vid ett möte den 23 november 2010 en diskussion med järnvägsområdets aktörer om erfarenheterna från förra vintern, om förberedelsearbetet inför den kommande vintern och om transportsystemet som helhet vid liknande väderrelaterade situationer.

Utskottet anser det vara angeläget ur ett transportpolitiskt perspektiv att järnvägens vinterberedskap förbättras. De störningar som drabbade trafiken under vintern 2009/10 fick betydande konsekvenser för resenärer och transportköpare. Såväl pendeltrafik som fjärrtrafik och godstrafik i framför allt södra och mellersta Sverige drabbades hårt. Trafikutskottet kommer mot den bakgrunden att ordna en offentlig utfrågning den 9 december 2010 för

att ta reda på hur beredskapen är inför den kommande vintern och hur järnvägstrafiken kan bli mer robust och driftsäker inför framtida stränga vintrar. Med tanke på frågans vikt förutsätter utskottet vidare att regeringen i sin årliga mål- och resultatredovisning för riksdagen hösten 2011 särskilt redogör för beredskapen inom transportsystemet inför liknande vädersituationer.

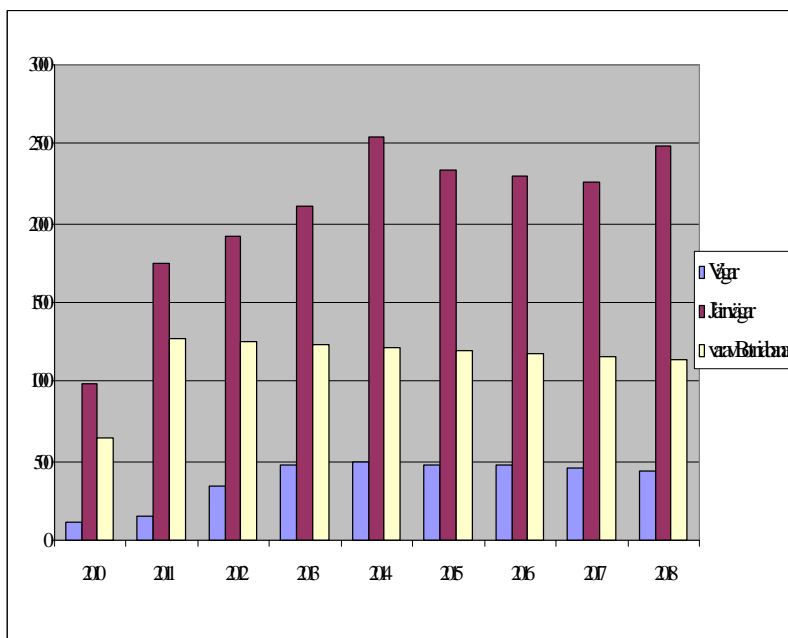
Övrigt

Ekonomiska förpliktelser

För utskottets budgetberedning är det viktigt att även beakta de anspråk som finansiering via andra former än anslag ställer på framtida återbetalningar på statsbudgeten för räntor och amorteringar. Den samlade bilden av låneskulden för vägar, järnvägar och Botniabanan framgår av nedanstående diagram för vart och ett av åren 2010–2018.

Beräknad låneskuld för vägar, järnvägar och Botniabanan 2010–2018

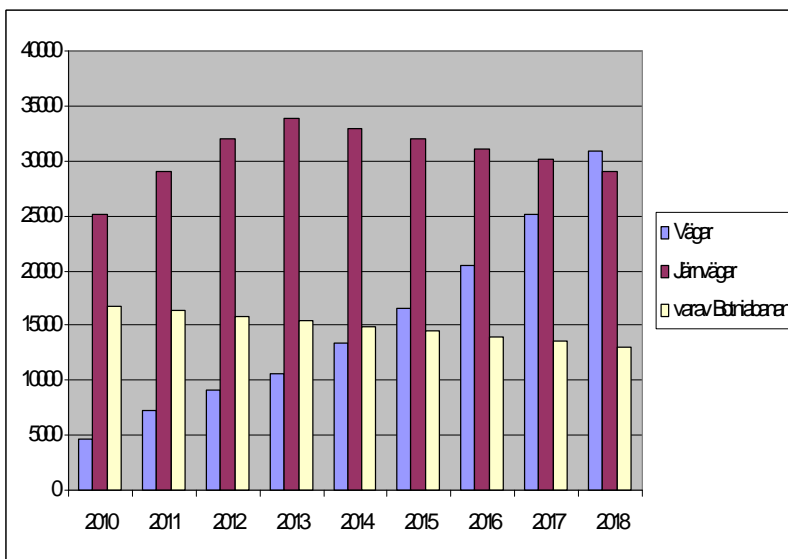
Miljoner kronor



Räntor och amorteringar på låneskulden belastar anslagen inom utgiftsområdet. Av nedanstående diagram framgår kostnaderna för räntor och amorteringar för vägar, järnvägar och Botniabanan för vart och ett av åren 2010–2018.

Beräknad kostnad för räntor och amorteringar för vägar, järnvägar och Botniabanan 2010–2018

Miljoner kronor



Riksrevisionens granskning av transportområdet

Som nämnts i avsnittet Mål- och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer har Riksrevisionen inlett en omfattande granskning av transportområdet. Avsikten är att denna ska resultera i elva rapporter om olika delar av området. Två rapporter om drift och underhåll har legat till grund för Riksrevisionens redogörelser nyligen till riksdagen. Våren 2010 behandlade utskottet Riksrevisionens styrelses redogörelse om Vägverkets vägunderhåll (redog. 2009/10:RRS13, bet. 2009/10:TU16). Hösten 2010 behandlar utskottet en motsvarande redogörelse på järnvägsområdet: Banverkets underhåll av järnvägar (redog. 2010/11:RRS7, bet. 2010/11:TU8). I november har *Kostnadskontroll i stora väginvesteringar?* publicerats (RiR 2010:25). I en tolfte rapport kommer en sammanfattande analys att presenteras, baserad på de tidigare rapporterna.

Transportområdet är budgetmässigt ett tungt område. Samtidigt berör det i högsta grad alla människor och företag. Hittills har det framkommit att det finns en stor potential till förbättrade rutiner och kontroller inom vissa delar av sektorn. Mot denna bakgrund välkomnar utskottet Riksrevisionens grundläggande och transportslagsövergripande uppföljning och utvärdering av transportområdet.

Redovisningen av medelsanvändningen

I sammanhanget vill utskottet ta upp en fråga som aktualiserades redan i förra årets budgetbehandling (bet. 2009/10:TU1). Enligt regeringsformen får statens medel inte anvisas på annat sätt än vad riksdagen har bestämt.

Utskottet efterlyste mot denna bakgrund en ökad tydlighet när det gäller anslagen 1:2 *Väghållning* och 1:4 *Banhållning* och medelsanvändningen för *andra insatser, utöver väghållning respektive banhållning, som syftar till att uppnå de transportpolitiska målen*. Utskottet sade sig förutsätta att ändamålet för medelsanvändningen ges en ökad tydlighet inom ramen för den fortsatta utvecklingen av budgetarbetet och beredningen av Trafikverksutredningens förslag. Utskottet hade emellertid inget att invända mot den föreslagna medelsanvisningen. I den nu aktuella propositionen har inte någon ändring gjorts. I samband med ärendets beredning har utskottet fått information från Näringsdepartementet om att överväganden pågår om hur en tydligare redovisning ska kunna presenteras. I samband med förra årets budgetbehandling efterlystes en tydligare redovisning av intäkterna från trängselskatten i Stockholm. Det kan konstateras att redovisningen i årets budgetproposition har byggts ut.

Politiken för informationssamhället

Med anledning av den budgetmotion som väckts av S, MP och V om 50 miljoner kronor för ökad delaktighet via Internet vill utskottet inledningsvis framhålla att begreppet ”digital klyfta” inte är helt rättvisande eller ens relevant för att beskriva deltagandet i informationssamhället. Utskottet menar att ett begrepp som ”digital trappa” bättre visar den dynamik som råder på området. Acceptans- och användandenivån ser för olika ut för olika personer och olika delar av informationssamhället. Dessutom kommer det alltid att finnas personer som ligger långt framme i utnyttjandet av teknik och system och andra som kan betecknas som efterslänrare. Vid utvecklandet av nya e-tjänster bör utgångspunkten dock vara att från början göra det så enkelt som möjligt så att den digitala delaktigheten ökar.

Utskottet noterar att ett tecken på att regeringen lägger stor vikt vid IT-frågorna är att det numera finns ett statsråd vars område enbart är inriktat på IT-frågor. Enligt vad utskottet har fått uppgifter om pågår ett arbete med att ta fram en digital agenda för Sverige som ska täcka alla relevanta områden. Några av de frågor som tas upp är hur IT kan rädda liv i vården, hur alla kan få del av en verkligt tillgänglig offentlig e-förvaltning och hur man får fler människor att delta i det digitala samhället och därigenom åstadkommer det digitala innanförskapet.

Som framgått under avsnittet Mål- och resultatfrågor har trafikutskottet tagit initiativ till en förstudie om det IT-politiska målet Ett informations-samhälle för alla. Enligt vad som framkom har ett antal initiativ tagits, och vissa pågår alltså, för att åtgärda bristerna när det gäller det IT-politiska målet. Av rapporten framgår att förstudien mot den bakgrunden inte bör leda till vidare åtgärder just nu. Utskottet avser sålunda att följa frågan under det kommande riksmötet. Utfallet av dessa insatser bör avvaktas, och en fördjupad granskning av frågan bör genomföras inom ramen för mål- och resultatuppföljningen i samband med beredningen av budgetpropositionen för 2012.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet tillstyrker de förslag till anslag för utgiftsområde 22 Kommunikationer som redovisas i propositionen. Utskottet har inte några invändningar mot regeringens förslag till låneramar, ekonomiska förpliktelser eller investeringsplaner inom utgiftsområdet. Propositionen tillstyrks således i här berörda avseenden. Utskottet avstyrker därmed motion 2010/11:T447 av Anders Ygeman m.fl. (S, MP, V) yrkandena 1 och 2, det sistnämnda i denna del.

Rikstrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner att riksdagens tidigare ställningstaganden om inrättande av Rikstrafiken ska upphöra att gälla.

Propositionen

Myndigheten Rikstrafiken har till uppgift att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift samt linjesjöfart till Gotland.

I propositionen anmäls att Rikstrafikens verksamheter i sin helhet bör föras över till den nya myndigheten Trafikverket. Som en konsekvens av detta bör Rikstrafiken avvecklas. Regeringen föreslår att riksdagen godkänner att riksdagens tidigare ställningstaganden om inrättande av en särskild myndighet för rikstrafikfrågor – Rikstrafiken – ska upphöra att gälla (avsnitt 3.8.3).

Utskottets ställningstagande

Det är regeringen som inrättar och avvecklar statliga myndigheter. Bindningar till riksdagsbeslut är därmed inte vanligt förekommande. Enligt vad utskottet har erfarit finns det en riksdagsbindning när det gäller Rikstrafiken såtillvida att myndigheten har nämnts i en proposition i samband med dess bildande.

Utskottet har inget att invända mot vad regeringen anfört och tillstyrker förslaget i propositionen om Rikstrafiken.

Avgiftssättningen på Öresundsbron

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner att riksdagens tidigare ställningstaganden om betalnings- och avgiftsvillkor för trafiken på den fasta förbindelsen över Öresund ska upphöra att gälla. Utskottet föreslår samtidigt att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att återkomma till riksdagen med en konsekvensbeskrivning av de planerade avgiftsändringarna.

Jämför reservation 2 (S, MP, V).

Bakgrund

Öresundsförbindelsen

Den 23 mars 1991 undertecknade Danmark och Sverige ett avtal om att bygga En fast förbindelse över Öresund (Öresundsbron). Bygget påbörjades 1995 och förbindelsen invigdes den 1 juli 2000. Kostnaderna för Öresundsförbindelsen uppgick till drygt 20 miljarder kronor exklusive anslutningarna på land. Dessa kostade i ett första skede omkring 10 miljarder kronor (t.o.m. 2000) och genom byggandet av Citytunneln i Malmö (färdig 2010) ytterligare 10 miljarder kronor. Ett visst bidrag från EU-medel har erhållits. Huvuddelen har finansierats genom lån, vilka i sin tur ska finansieras med trafikavgifter.

Förbindelsen ägs av Öresundsbrokonsortiet, som är ett dansk-svenskt företag som ägs till lika hälft av den danska och den svenska staten. A/S Øresund ägs till 100 % av Sund og Bælt Holding A/S som i sin tur ägs av den danska staten. Svedab AB ägs av den svenska staten. Ägarna svarar solidariskt för Öresundsbrokonsortiets förpliktelser.

Trafiken uppgick 2008 och 2009 till nära 7 miljoner fordon; t.o.m. september 2010 färdades drygt 5 miljoner fordon på Öresundsbron.

Principerna för betalnings- och avgiftsansvaret

Principerna för betalnings- och avgiftsansvaret för trafiken på den fasta förbindelsen över Öresund (Öresundsbron) regleras i två avtal mellan Sverige och Danmark.

Det *första avtalet* om betalnings- och avgiftsansvar mellan länderna ingicks 1991 och godkändes av riksdagen samma år (prop. 1990/91:158, bet. 1990/91:TU31, rskr. 1990/91:379). Enligt detta avtal ska samtliga kostnader för förbindelsen, från projektering till byggande och drift, i dess helhet betalas med avgifter från väg- och järnvägstrafikanterna. Av avtalet framgår att anslag inte ska anvisas över respektive stats statsbudget för konsortiets verksamhet. Vidare finns mellan det danska och det svenska moderbolaget ett konsortialavtal i vilket det bl.a. fastställs att det är styrelsen i det samägda konsortiet som lägger fast priser och prisstrategi. I sitt

av riksdagen godkända betänkande utgick utskottet från att Öresundsbrokonsortiet noga följer utvecklingen av trafiken och intäkterna av broavgifterna. Skulle det finnas skäl till förändringar är det konsortiet som har att ta initiativ till sådana.

Enligt ett tilläggsprotokoll ska nivån på färjetaxorna på Helsingborg – Helsingör-leden utgöra utgångspunkt när vägtrafikantavgifterna på bron fastställs. Avsikten är att det ska råda pris- och konkurrensneutralitet mellan de båda förbindelserna över Öresund. Förändringar av bestämmelser i tilläggsavtalet måste godkännas av riksdagen och Folketinget.

Ett *andra avtal* om betalnings- och avgiftsvillkor ingicks 2000 efter det att järnvägspolitikens inriktning hade ändrats i de båda länderna. Avtalet godkändes av riksdagen (prop. 1999/2000:66, bet. 1999/2000:TU10, rskr. 1999/2000:237). Det nya avtalet innebar att Sverige (genom dåvarande Banverket) och Danmark (genom Banestyrelsen) ska betala ett fast belopp till Öresundsbrokonsortiet för nyttjandet av järnvägsanläggningen på bron. De båda länderna erhöll rätt att var för sig, inom sitt respektive lands territorium, ta upp avgifter från tågoperatörer för nyttjande av bron. Dessa finansieringsprinciper skrevs in i avtalet. För persontåg anges således exempelvis i avtalet att på den svenska delen av bron tas svensk ordinarie banavgift ut enligt samma principer som i förordningen (1998:1827) om banavgifter på statens spåranläggningar.

Tidigare behandling i riksdagen

I proposition 1999/2000:66 redovisade regeringen sin bedömning att avgifterna för att utnyttja Öresundsbron för järnvägstrafik bör ansluta till de principer för prissättning av järnvägsinfrastrukturen som tillämpas i respektive land. På den svenska delen av bron bör således ordinarie svenska banavgifter tas ut för passagerartåg. För godståg bör andra villkor gälla.

Vid behandlingen i riksdagen kom denna kostnadsprincip att diskuteras. I tre motioner hävdades att det är resenärerna över sundet och inte skattekollektivet eller all järnvägstrafik som ska täcka kostnaden för förbindelsen. Trafikutskottet anförde att förbindelsen kunde väntas få gynnsamma effekter på tillväxten i hela Öresundsregionen och även främja sysselsättning, tillväxt och skatteintäkter i landet som helhet. Utskottet ansåg att bron bör ses i såväl ett nationellt som ett regionalt perspektiv. Vidare betonades långsiktigheten i broinvesteringen och att det inte var möjligt att på kort sikt finansiera bron med trafikantavgifter. Regeringens förslag till nytt avtal om järnvägsavgifter på bron kunde således, menade utskottet, inte sägas strida mot en långsiktigt uppfattad princip om kostnadsansvaret. Det fanns också enligt utskottet skäl att markera bron betydelse för landet som helhet. De motioner som väckts i ärendet avstyrktes av utskottet som tillstyrkte ett godkännande av avtalet. Riksdagen anslöt sig till utskottet.

Propositionen

I propositionen redovisas ett förslag till nya principer för avgiftssättningen för Öresundsförbindelsen. Inledningsvis erinras om att avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur regleras i 7 kap. järnvägslagen (2004:519). Enligt huvudregeln ska avgifterna vara marginalkostnadsbaserade; denna princip får emellertid frångås under vissa angivna förutsättningar.

Regeringen anför nu att de principer för avgiftssättningen på Öresundsbron som ska tillämpas till följd av uttalanden i proposition 1999/2000:66 och riksdagens uttalanden i behandlingen av denna, riskerar att inskränka Trafikverkets möjlighet att bestämma avgifterna inom hela den ram som järnvägslagen tillåter. Enligt regeringens mening är detta inte en tillfredsställande ordning. Regeringen anser därför att Trafikverket inte bör vara bundet av uttalanden av riksdag och regering gjorda före ikraftträdandet av järnvägslagen. I stället bör Trafikverket vara fritt att fastställa avgiftsuttaget i enlighet med villkoren i 7 kap. järnvägslagen.

Anslaget 1:2 *Banhållning*, för vilket regeringen föreslår drygt 12,8 miljarder kronor, används bl.a. till Trafikverkets kostnader för trafikavgifter enligt avtalet om Öresundsförbindelsen.

Motionen

I motion 2010/11:T345 av Ulf Nilsson m.fl. (FP) begärs en utredning om de samhällsekonomiska fördelarna med kraftigt sänkta avgifter på Öresundsbron. Motionärerna anser att avgifterna utgör ett handelshinder och att den positiva utvecklingen i Öresundsregionen skulle bli än större om de höga broavgifterna sänktes. De menar att enbart en företagsekonomisk och inte en samhällsekonomisk kalkyl låg till grund för beslutet och prissättningen. Det är också viktigt att finansieringen både av Öresundsbron och av en ny förbindelse, mellan Helsingborg och Helsingör (HH-förbindelsen), åtminstone delvis sker genom ökad svensk satsning på skånsk infrastruktur. Skånes andel av anslag till järnvägar och vägar motsvarar i dag inte Skånes folkmängd och inte heller regionens behov av kommunikationer. Hälften av Sveriges godstransporter sker i Skåne. Här bor 13 % av landets befolkning, men motsvarande andel av de statliga infrastruktuursatsningarna går inte hit. Med en rättvis fördelning av satsningarna på infrastruktur borde det bli möjligt att ha betydligt lägre avgifter på Öresundsbron och på den kommande HH-förbindelsen (*yrkande 1*).

Utskottets ställningstagande

Regeringen har föreslagit att riksdagens tidigare ställningstaganden om avgifts- och betalningsvillkor för trafiken ska upphöra att gälla. Genom riksdagens beslut och uttalanden våren 2000 riskerar man att inskränka Trafikverkets möjligheter att bestämma avgifterna inom hela den ram som järnvägslagen tillåter.

Under ärendets beredning i utskottet har det framkommit vilka förändringar av avgiftssättningen som Trafikverket planerar. För närvarande tas en passageavgift ut för godstrafik på den svenska sidan av järnvägsförbindelsen över Öresund. Nu föreslås att en sådan passageavgift tas ut även för persontrafik och tjänstetåg. Avgiftsnivån förutsätts inledningsvis vara 650 kr per passage. En förutsättning för införandet är att riksdagen beslutar i enlighet med förslaget i budgetpropositionen.

Flera motiv har legat till grund för Trafikverkets överväganden. Verket har konstaterat att resandet har ökat från 4,3 miljoner resor 2001 till 10,6 miljoner resor 2009. Enligt verkets bedömning har järnvägsmarknaden i dag förmåga att betala avgifter i linje med den ursprungliga inriktningen från 1991, då järnvägsföretagen avsågs ta ett betydande ansvar. Vidare konstaterar Trafikverket att avgifterna på den danska delen av järnvägsförbindelsen är högre än på den svenska. Mot den bakgrunden anser verket det vara rimligt att avgifterna utformas mer likartat mellan den svenska delen och den danska delen, så att passageavgiften inom några år ligger på samma nivå. Vidare menar verket att avgifterna bör utformas mer likartat mellan godstrafik och persontrafik. Trafikverket säger sig ha för avsikt att genomföra kompletterande analyser som underlag för framtida ställningstaganden om avgifter generellt och om passageavgifter och i vilken takt som avgifterna bör förändras. Avgifterna ska sättas i enlighet med 7 kap. 5 § järnvägslagen som särskilda avgifter baserade på den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt. Enligt Trafikverket kommer systemet med passageavgift för godstrafik inte att förändras och avgiften således även i fortsättningen att ändras med konsumentprisindex. Det betonas i Trafikverkets s.k. samrådsunderlag, som remitterades den 10 november 2010, att avgiftssystemet bör införas i flera steg.

Utskottet noterar att en avsikt således är att avgiftssystemet för passagerartrafik ändras i riktning mot de ursprungliga intentionerna 1991. Samtidigt konstaterar utskottet att ingen konsekvensbeskrivning av förslagets förväntade effekter i olika avseenden, vare sig på kort eller längre sikt, har redovisats i propositionen eller på annat sätt för utskottet. Regeringens förslag bör godkännas av riksdagen. Samtidigt bör riksdagen rikta ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med en redogörelse för konsekvenserna av de planerade avgiftsändringarna. Mot bakgrund av det anförda tillstyrker utskottet regeringens förslag; motion 2010/11:T345 av Ulf Nilsson m.fl. (FP) yrkande 1 avstyrks.

Ny fast förbindelse över Öresund

Utskottets förslag i korthet

Motioner (S, M, FP, KD) om avgiftsättningen och om en ny fast förbindelse över Öresund avslås. Utskottet hänvisar till pågående diskussioner mellan Sverige och Danmark om utvecklingen av den gemensamma infrastrukturen på transportområdet i Öresundsregionen.

Jämför reservation 3 (S).

Regeringens fastställelsebeslut 2009

Regeringen tog 2009 ett fastställelsebeslut (dnr N2009/6374/TE m.fl.). I detta redovisas att kontakterna mellan Sverige och Danmark både handlar om att åstadkomma en fungerande tillväxtregion och om att finna lösningar för långväga godstrafik genom länderna.

Regeringen har sålunda – inom ramen för den då aktuella åtgärdsplaneringen – meddelat att i den kontinuerliga dialogen mellan Sverige och Danmark om utvecklingen av transportinfrastrukturen i Öresundsregionen diskuteras bl.a. en översyn av avtalen för Öresundsbron för att anpassa avtalen till dagens behov.

Vidare berörs kapaciteten över Öresund i beslutet. Den stora utmaningen på kort sikt uppges vara att anpassa den landbaserade transportinfrastrukturen till att möta de ändringar i transportflödena som den kommande Fehmarn bält-förbindelsen kommer att innebära. Regeringen konstaterar att den gränsöverskridande transportinfrastrukturen i Öresundsregionen i allt väsentligt består av Öresundsbron och färjeförbindelserna från Ystads, Trelleborgs, Malmö och Helsingborgs hamnar. I det fortsatta samarbetet med Danmark, anges det, är det fråga om att utnyttja Öresundsbrons kapacitet så effektivt som möjligt och att se till att den anslutande transportinfrastrukturen till Öresundsbron effektiviseras och dimensioneras för att kunna möta öknings i transportflödena. I detta sammanhang prövas behovet av och möjligheterna till ytterligare fast kapacitet till Danmark, framhöll regeringen.

Tidigare behandling i riksdagen

Frågan om förbindelser över Öresund behandlades senast i betänkande 2009/10:TU24. Utskottet hänvisade till vad det hade uttalat hösten dessförinnan i betänkandet Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (bet. 2008/09:TU2). Mot bakgrund av dels gällande regeringsavtal mellan Sverige och Danmark, dels den pågående dialogen mellan Sverige och Danmark om utvecklingen av den gemensamma infrastrukturen i Öresundsregionen avstyrkte utskottet motionerna.

I en skriftlig fråga (2009/10:574) tillfrågades statsrådet Åsa Torstensson om vilka initiativ hon hade tagit i syfte att inom ramen för regeringsavtalet mellan Sverige och Danmark upprätthålla konkurrensneutraliteten i Öresund mellan bron och Helsingborg–Helsingör-färjorna. I sitt svar anförde statsrådet att det var hennes uppfattning att Öresundsbrokonsortiet agerar inom ramen för regeringsavtalet. Samma besked lämnade statsrådet den 29 april 2010 som svar på en interpellation (2009/10:334) om pris- och konkurrensneutrala Öresundsförbindelser.

Motionerna

Det avtalsenliga villkoret på pris- och konkurrensneutralitet mellan Öresundsförbindelserna är åsidosatt sägs det i motion *2010/11:T466 av Ann Arleklo och Anders Karlsson (båda S)*. Motionärerna hänvisar till tilläggsprotokollet till avtalet från 1991. De anför att prislistan för vägtrafiken på Öresundsbron som tillämpas sedan 2006 avviker från de tidigare tillämpade prislistorna. Framför allt gäller detta vägtrafikantavgiften för större lastbilar; det lägsta priset för sådana lastbilar är 40 % lägre än rederiernas lägsta priser på färjeförbindelsen Helsingborg–Helsingör. Detta leder i sin tur till att alltmer av lastbilstrafiken lockas att välja broöverfarten framför färjeförbindelsen. Motionärerna anser att det av flera skäl är av största vikt att betrakta de två förbindelserna över Öresund som en infrastrukturell helhet.

Enligt vad som sägs i motion *2010/11:T345 av Ulf Nilsson m.fl. (FP)* bör en utredning göras om hur eventuella framtida broavgifter kan användas till väg- och järnvägsinvesteringar i Skåne–Själland. Om gällande avtal fortsätter att gälla, är frågan hur det blir med broavgifterna, när investeringarna är betalda. Om avgifterna blir kvar borde de gå till Öresundsregionen och inte till danska och svenska staten. Principen borde vara densamma som för Stockholms trängselskatt: att använda intäkterna för väg- och järnvägsbyggen i regionen. HH-förbindelsen skulle då förutom med statsanslag delvis kunna finansieras genom inkomster från brotrafiken. Det krävs snart politiska principiella ställningstaganden om hur avgifterna i framtiden ska se ut, och regeringen bör därför utreda olika alternativ (*yrkande 2*).

Motionärerna framför också ett krav på att möjligheterna till en ökad skattefinansiering av Öresundsbron och den kommande HH-förbindelsen utreds (*yrkande 3*).

Det finns ett behov av en fast förbindelse över Öresund mellan Helsingborg och Helsingör, hävdas det i motion *2010/11:T269 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M)*. Ett av skälen är det ingångna avtalet mellan Danmark och Tyskland om Fehmarn bält-förbindelsen. De hävdar att det aldrig kommer att bli en effektiv helhetslösning för Öresundsregionens framtida trafiksystem om det inte finns möjlighet att förflytta sig över Öresund på två ställen.

Förutsättningarna för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är ämnet i motion 2010/11:T219 av Tuve Skånberg och Otto von Arnold (båda KD). Öresundsbron riskerar inom kort att bli en flaskhals för transporterna mellan Sverige och övriga Europa, menar motionärerna. Citytunneln kommer att öka trycket ytterligare. Mot denna bakgrund bör regeringen snarast möjligt påbörja arbetet med att undersöka förutsättningarna för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

Utskottets ställningstagande

Motionsförslag om en ny fast förbindelse över Öresund har utskottet behandlat tidigare, senast våren 2010 (bet. 2009/10:TU24), och slog då fast att frågan var väl uppmärksammat. Därför bedömde utskottet att några särskilda initiativ inte var påkallade och avstyrkte de berörda motionerna.

En svensk undersökning om behovet av och möjligheterna för en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör har påbörjats. Arbetet leds av Näringsdepartementet med ett sekretariat på Trafikverket. Efter ett möte den 15 juni 2010 på ministernivå mellan Danmark och Sverige om Öresund tillsattes en dansk-svensk tjänstemannagrupp. Denna har till uppgift att utbyta kunskap om och följa den svenska undersökningen. Slutrapporten från den svenska undersökningen ska vara färdig den 30 juni 2011. Resultatet av arbetet ska tillsammans med undersökningen utgöra grund för regeringens fortsatta steg i samband med den övergripande infrastrukturplaneringen.

Mot bakgrund av vad som nu har redovisats finner utskottet inte skäl för riksdagen att vidta några åtgärder. Utskottet avstyrker de aktuella förslagen i motionerna 2010/11:T269 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M), 2010/11:T345 av Ulf Nilsson m.fl. (FP) yrkandena 2 och 3, 2010/11:T419 av Tuve Skånberg och Otto von Arnold (båda KD) och 2010/11:T466 av Ann Arleklo och Anders Karlsson (båda S).

Bolagsförvaltningen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens förslag om godkännanden, bemyndiganden och fastställelse i fråga om bolagsförvaltningen inom transportområdet.

Propositionen

Ny organisation för vissa av de statliga aktiebolagen på infrastrukturuområdet

Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag (Svedab) och Arlandabanan Infrastructure AB (Arlandabanan Infrastructure) hanterar båda betydande ekonomiska värden men har båda en liten egen organisation med ett fåtal anställda. Enligt regeringen är belastningen på bolagen ojämn, och man förlitar sig till stor del på externa resurser och rådgivare, exempelvis jurister. En förbättrad styrning och samordning av organisationerna skulle medföra flera fördelar, anför det. En rapport med genomgång av möjliga alternativ till samordning har tagits fram av en konsult och presenterats vid en hearing i Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

Regeringen bedömer att aktierna i Arlandabanan Infrastructure bör överlåtas eller överföras som ett aktieägartillskott till Svedab. Avsikten är att Arlandabanan Infrastructure i detta skede kommer att vara ett dotterbolag till Svedab. Därefter kan, om det bedöms lämpligt, dotterbolaget gå upp i Svedab. Ett alternativt scenario är att regeringen bedömer det lämpligt att fusionera Arlandabanan Infrastructure och Svedab. Det bör överlåtas till regeringen att avgöra när detta kan ske och vilket av de ovan beskrivna alternativen som är det mest lämpliga. Så snart som möjligt efter det att Botniabanan färdigställts kommer den att överlämnas till Trafikverket. Regeringen föreslår att riksdagen lämnar regeringen bemyndiganden för genomförandet.

Med hänsyn till detta anser regeringen att det inte är lämpligt att Botniabanan AB ingår i denna bolagskonstellation.

Ny organisation för vissa av de tjänsteexporterande bolagen på infrastrukturuområdet

Regeringen föreslår att tjänsteexporten inom väg och luftfart samordnas i ett bolag direkt under Regeringskansliet. Syftet är att uppnå bättre insyn, ökad tydlighet och effektivitet samt större fokus på tjänsteexporten.

Som ett första led i en sådan samordning föreslås att förvaltningen av aktierna i Swedish National Road Consulting AB och LFV Aviation Consulting AB förs över till Regeringskansliet. Därefter bör samordningen fortsätta genom att aktierna i de båda bolagen överlåts eller att verksamheterna i bolagen på annat sätt överförs till ett och samma statligt ägda aktiebolag. I det senare fallet kan ett s.k. lagerbolag förvärvas, till vilket samtliga tillgångar och skulder överförs. Genom en sådan samordning kan resurserna nyttjas på ett effektivare sätt än i dag, vilket också kan möjliggöra erhållandet av fler uppdrag.

Regeringen föreslår vidare att riksdagen bemyndigar regeringen att avyttra sina aktier i det samordnade bolaget. Vid en sådan avyttring kan det av affärsmässiga skäl bli aktuellt att staten får andra tillgångar, exempelvis värdepapper, som likvid. Regeringen avser i så fall att vid lämpligt

tillfälle avyttra dessa. Regeringen bör därför ha ett bemyndigande att sälja dessa tillgångar på samma sätt som de ursprungliga aktierna. Bemyndigandet bör även omfatta andra åtgärder som har direkt samband med avyttringen av bolagens aktier. I samband med försäljning av aktier uppkommer vissa direkta kostnader för ägaren staten. Bland annat uppstår kostnader för extern rådgivning samt andra omkostnader i samband med försäljningen. Regeringen föreslår därför att dessa kostnader får finansieras genom att de avräknas från den likvid som erhålls vid försäljningen.

När det gäller tjänsteexportverksamheten vid Sjöfartsverket gör regeringen bedömningen att omfattningen av den verksamheten är så pass begränsad att det saknas skäl att skilja den från verkets övriga verksamhet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingen invändning mot regeringens förslag när det gäller bolagsförvaltningen på transportområdet. Mot den bakgrunden föreslås att riksdagen bifaller propositionen i dessa delar.

Åtgärder i trafikens infrastruktur

I detta avsnitt behandlar utskottet olika motionsförslag om åtgärder i trafikens infrastruktur. Utskottet har valt att särskilt lyfta fram frågorna om höghastighetsbanor och Förbifart Stockholm. Mer samlat behandlas andra infrastrukturåtgärder med anledning av den nyligen genomförda åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2010–2021.

Höghastighetsbanor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag (S, M, FP, KD och MP) om höghastighetsbanor, främst med hänvisning till att regeringen aviserat en fördjupad utredning i frågan.

Jämför reservation 4 (S, MP, V).

Utredning

Frågan om höghastighetsbanor för tåg som en del i det svenska transportsystemet har utretts av en särskild utredare. Hösten 2009 presenterades betänkandet Höghastighetsbanor – Ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft (SOU 2009:74).

Propositionen

Regeringen anför att utredningsbetänkandet har remitterats till en rad remissinstanser. Enligt vad som sägs är en majoritet av dessa positiva till en satsning på höghastighetsbanor samtidigt som flera anser att betänkandet inte utgör ett tillräckligt underlag för beslut. Osäkerhet råder också om den samhällsekonomiska lönsamheten för höghastighetsbanor. Regeringen förklarar sin avsikt att låta utreda förutsättningar och kostnader för höghastighetsbanor ytterligare. En utgångspunkt anges vara det nämnda utredningsbetänkandet.

Tidigare behandling i riksdagen

Utskottet behandlade ett stort antal motioner om höghastighetsbanor för tåg i juni 2010 (bet. 2009/10:TU24). Vid utskottsbehandlingen redovisades tidigare uttalanden i frågan om att en utbyggnad av höghastighetsbanor kunde utgöra ett strategiskt intressant transportpolitiskt medel för utveckling av framtidens kommunikationer i Sverige.

I likhet med tidigare ställningstaganden framhöll utskottet att höghastighetsbanor för tåg utgör ett intressant framtidsprojekt. Samtidigt kunde det konstateras – bl.a. med utgångspunkt i det seminarium om höghastighets trafik på järnväg som utskottet anordnade den 8 april 2010 – att frågan är komplex och svårbedömd, inte minst ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Utskottet såg därför positivt på regeringens uttalanden i budgetpropositionen om att ytterligare utreda förutsättningar och kostnader för höghastighetsbanor.

Utskottet vidhöll sina tidigare ställningstaganden om att frågan kräver omsorgsfulla överväganden och beslutsunderlag som tydligt visar effekter, kostnader och finansiering innan ett beslut kan tas. Utskottet var således inte berett att ta ställning till motionsförslagen om höghastighetstrafik på järnväg utan avstyrkte de behandlade motionerna.

Motionerna

S-motioner

I motion 2010/11:T447 av Anders Ygeman m.fl. (S, MP, V) påpekas att transportererna står för en stor del av miljöbelastningen i samhället. Motionärerna anser därför att fler transporter – inte minst när det gäller gods – behöver styras över från väg till järnväg. Detta kräver betydande upprustningar och förbättringar i järnvägsnätet, anser de, och förespråkar att ytterligare 100 miljarder kronor investeras för utbyggnad av hållbar infrastruktur under perioden 2010–2021. Enligt motionärernas mening bör Sveriges första höghastighetsbanor – Ostlänken och Göteborg–Borås – byggas (*yrkande 2 i denna del*).

I motion 2010/11:T462 av Ann Arleklo och Anders Karlsson (båda S) begär man att förutsättningarna för fortsatt planering av höghastighetsbanor ska studeras. Motionärerna anser att fördelen med höghastighetståg är uppenbar. Genom hastigheter på upp till 350 km/h förkortas restiden avsevärt. Att ta tåg blir därmed ett reellt alternativ till både bilen och flyget på många sträckor, sägs det. Dessutom blir förutsättningarna för att frakta gods på järnväg bättre genom att persontrafik med höghastighetståg sker på separata spår. Genom att regional trafik knyts till dessa spår förkortas restiderna inte bara för personer som bor vid spåren utan också för personer som med regionaltåg kan nå stationerna vid spåren för höghastighetstågen. Motionärerna anser att en uppgradering av befintliga spår inte är tillräckligt; en sådan åtgärd har visserligen medfört att persontågen gått snabbare än tidigare men man har inte lyckats komma åt problemet med trängseln på spåren.

I motion 2010/11:T372 av Clas-Göran Carlsson (S) krävs att man i infrastrukturplaneringen studerar förutsättningarna för svenska höghastighetsbanor med anslutning till det europeiska nätet. Motionären påpekar att det nu är ett år sedan utredningsbetänkandet presenterades och att det återstår en rad frågor som kräver ett fortsatt utredningsarbete. Han menar att ju längre tillsättandet av den nya utredning som regeringen aviserat dröjer, desto längre tid tar det innan staten kan fatta ett definitivt beslut i frågan om höghastighetsbanor i Sverige. Detta, fortsätter han, innebär en risk för uteblivna investeringar och förlust av nya arbetstillfällen i de berörda kommunerna. Ett utdraget besked om vad svenska staten vill i frågan om höghastighetsbanor innebär osäkerhet om den framtida användningen av stora, centralt belägna markområden i kommunerna. Därför måste berörda kommuner få ett besked från staten i frågan om höghastighetsbanor så snart den nya utredningen är klar med att ta fram det nödvändiga beslutsunderlaget. Kostnaden för att vänta är avsevärt större än den för ett snabbt utredningsarbete från statens sida, sägs det.

Ett närbesläktat förslag förs fram i motion 2010/11:T260 av Johan Andersson (S), nämligen att förutsättningarna för höghastighetsbanor kopplade till det europeiska nätet bör studeras.

I motion 2010/11:T443 av Carina Hägg m.fl. (S) framförs förslaget om att man i infrastrukturplaneringen bör beakta behovet av åtgärder på kort och lång sikt för en lösning av kapacitetsproblemen på det svenska järnvägsnätet och särskilt på Västra stambanan och Södra stambanan (yrkande 2).

Carina Hägg (S) kräver i motion 2010/11:T241 att förutsättningarna för höghastighetsbanor studeras i infrastrukturplaneringen.

I motion 2010/11:T277 av Johan Löfstrand m.fl. (S) efterlyser man en studie av förutsättningarna för projektering av Ostlänken inom ramen för infrastrukturplaneringen.

Förutsättningarna för Götalandsbanan bör studeras i infrastrukturplaneringen enligt vad som sägs i motion 2010/11:T331 av *Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S)*.

MP-motioner

I motion 2010/11:T523 av *Ulf Holm och Maria Ferm (båda MP)* efterfrågas en avsiktsförklaring om att bygga ut en infrastruktur för höghastighetståg i Sverige. Det är uppenbart att järnvägskapaciteten på Södra stambanan har nått sin gräns; antalet förseningar på grund av ”trängsel” på spåren blir allt fler. Samtidigt finns ett behov och en efterfrågan av snabba och tillförlitliga tågtransporter, menar motionärerna. Inte minst av klimatskäl bör Sverige snarast påbörja byggandet av infrastruktur för höghastighetståg. Om restiden mellan t.ex. Malmö–Lund och Stockholm kan pressas ned till något över två timmar, kan tåget på egna meriter konkurrera ut flyget och stora koldioxidutsläpp kan sparas. En annan fördel med att bygga en ny infrastruktur för höghastighetståg är att befintliga spår frigörs för mer regional tågtrafik och mer godstrafik, och såväl bil- som lastbilstrafiken kan minska – vilket även det minskar koldioxidutsläppen. Enligt motionärernas mening ska målet vara att bygga höghastighetsbanor och knyta samman Stockholm, Göteborg och Malmö–Lund med Oslo och Köpenhamn. Ett viktigt moment i utbyggnaden av höghastighetsbanor är att påbörja utbyggnaden i etapper så att man efterhand kan utvärdera effekterna och optimera kopplingen till regional och lokal kollektivtrafik. En första etapp är att bygga Ostlänken.

Stina Bergström m.fl. (MP) anser i motion 2010/11:T377 att riksdagen ska uttala sig till förmån för en avsiktsförklaring om utbyggnad av en infrastruktur för höghastighetståg som kan avlasta den befintliga järnvägen, så att den får utrymme för fler pendel- och godståg utan att vara så sårbar för störningar (*yrkande 4*).

I motion 2010/11:T524 av *Annika Lillemets (MP)* begärs att riksdagen ska uttala sig till förmån för en avsiktsförklaring om att Ostlänken ska byggas (*yrkande 1*).

Vidare betonas vikten av att projektera och börja bygga Ostlänken under mandatperioden 2010–2014 (*yrkande 2*).

M-motioner

I motion 2010/11:T440 av *Bengt-Anders Johansson och Betty Malmberg (båda M)* efterlyser man den av regeringen tidigare aviserade nya utredningen av förutsättningar och kostnader för höghastighetsbanor i Sverige och begär att denna tillsätts skyndsamt (*yrkande 1*). Vidare begär motionärerna ett uttalande av riksdagen om behovet av åtgärder på kort sikt för en lösning av kapacitetsproblemet på det svenska järnvägsnätet och särskilt på Västra stambanan och Södra stambanan (*yrkande 2*).

I motion 2010/11:T263 av Lars Elinderson (M) berörs det s.k. stambanealternativet. Motionären anser att detta bör utredas som huvudalternativ för den långsiktiga utbyggnaden av det svenska järnvägsnätet.

I motion 2010/11:T270 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M) förespråkas åtgärder för utbyggnad av Europabanan.

Cecilie Tenfjord-Toftby m.fl. (M) betonar i motion 2010/11:T320 vikten av att man ser över möjligheten att prioritera sträckan Borås–Göteborg i fråga om höghastighetsbanor.

I motion 2010/11:T323 av Cecilie Tenfjord-Toftby m.fl. (M) begärs ett uttalande av riksdagen till förmån för Götalandsbanan.

FP-motioner

I motion 2010/11:T222 av Liselott Hagberg och Karin Granbom Ellison (båda FP) framförs förslaget att planeringen för höghastighetsbanor i Sverige på sträckorna Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg intensifieras (yrkande 1).

Vidare understryks vikten av att planeringen av höghastighetsbanan bör följa de förslag som den s.k. Utredningen om höghastighetsbanor presenterade när det gäller etappindelning. De påminner om att sträckan Järna–Linköping, den s.k. Ostlänken, finns med i etapp 1 (yrkande 2).

Enligt vad som sägs i motion 2010/11:T223 av Liselott Hagberg (FP) bör utbyggnaden av Ostlänken prioriteras och påskyndas.

KD-motioner

I motion 2010/11:T232 av Andreas Carlson (KD) föreslås att Trafikverket ges i uppdrag att undersöka möjligheterna att få till stånd den s.k. Europakorridoren. Syftet är att underlätta omlastning av gods från lastbil till tåg i knutpunkten Jönköping.

Trafikverket bör ges i uppdrag att ta fram detaljerade kostnadskalkyler för de olika etapperna i Europakorridoren så att denna kan uppföras, heter det i motion 2010/11:T353 av Yvonne Andersson (KD).

Irene Oskarsson (KD) påminner i motion 2010/11:T441 om den statliga utredning som lagt fram förslag om höghastighetståg som ska förbinda Stockholm, Göteborg, Helsingborg och Malmö. Motionären betonar i sammanhanget vikten av att det skapas förutsättningar för att genomföra planerna genom att det byggs spår anpassade till sådana tåg (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att frågan om satsningar på höghastighetsbanor i Sverige har belysts i olika sammanhang.

Utredningen om höghastighetsbanor överlämnade betänkandet Höghastighetsbanor – Ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft (SOU 2009:74) till regeringen i september 2009. Betänkandet har remissbehandlats. En majoritet av remissinstanserna var positiva till en satsning på infrastruktur för höghastighetståg och till den sträckning som föreslås i utredningen. Flertalet betonade emellertid att en sådan satsning inte får ske på bekostnad av andra angelägna investeringar i väg- och järnvägsnätet. Många remissinstanser ansåg vidare att betänkandet inte utgör ett tillräckligt underlag för beslut. Olika motiv för detta förs fram, men vanligast är uppfattningen att det krävs en mer ingående utredning och analys av effekter, kostnader och finansiering innan ett definitivt beslut kan fattas. Flera remissinstanser framhöll också att miljöbedömningar borde integreras i det fortsatta arbetet.

Vidare redovisade riksdagens utredningstjänst våren 2010 en översikt med en strukturerad och samlad bild av de olika dimensionerna som frågan om höghastighetståg rymmer. I rapporten Höghastighetstrafik på järnväg (dnr 2009:1460) beskrivs även utvecklingen inom området i andra länder.

Utskottet höll den 8 april 2010 ett offentligt seminarium om höghastighetstrafik på järnväg. En stenografisk utskrift återfinns i betänkande 2009/10: TU24 (bilaga 3).

Enligt utskottets mening utgör en utbyggnad av höghastighetsbanor en intressant och strategisk satsning. Som utskottet ser på frågan saknas dock alltså ansvarfullt underbyggda kalkyler som gör att det går att hävda att en utbyggnad i Sverige är samhällsekonomiskt väl motiverad. Utskottet ser därför fram mot en fördjupad utredning och en fortsatt diskussion i frågan. Enligt information som utskottet har fått från Regeringskansliet (Näringsdepartementet) är frågan om fortsatt utredning av höghastighetsbanor under beredning.

Med det nu anförda avstyrker utskottet förslagen i de här behandlade motionerna.

Förbifart Stockholm

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag (MP) om Förbifart Stockholm med hänvisning till vad utskottet anfört om bl.a. beaktade miljöaspekter, såsom intrång i natur- och kulturmiljöer och utsläpp från fordon.

Jämför reservation 5 (MP, V).

Bakgrund

I december 2007 träffades en överenskommelse om en samlad lösning för Stockholmsregionens framtida trafik- och infrastruktursatsningar, den s.k. *Stockholmsuppgrörelsen*. Bland de större objekt som ingår är Citybanan, Förbifart Stockholm, Mälärbanan Barkarby–Kallhäll och Norra Länken.

Den 3 september 2009 beslutade regeringen inom ramen för sin *tillåtlig-hetsprövning* enligt miljöbalken att tillåta att en motorväg byggs enligt Vägverkets förslag, benämnd Förbifart Stockholm. Ett antal villkor är förknippade med beslutet för att säkerställa att största möjliga hänsyn till miljön tas vid utformning, byggande och drift av vägen.

Motorvägen får byggas inom den geografiska korridor och med de tunnellenägen som redovisas på den karta som hör till beslutet. Motorvägen får byggas mellan E4/E20 söder om Kungens kurva och E4 norr om Häggvik. Av den totala sträckan på 21 kilometer kommer 17 kilometer att ligga i tunnel.

I regeringens *fastställelsebeslut* i mars 2010 om *åtgärdsplaneringen* för 2010–2021 ingår projekt i Stockholmsöverenskommelsen med infrastruktursatsningar om totalt ca 100 miljarder kronor. Medfinansiering och de statliga länsramarna bidrar till cirka hälften av resurserna. Förbifart Stockholm beräknas kosta ca 27 miljarder kronor i 2009 års prisnivå. Vägen beräknas bli klar 2020.

Motionen

Motion 2010/11:T378 av *Stina Bergström m.fl. (MP)* gäller frågor om det underliggande utredningsmaterialet om Förbifart Stockholm. Det begärs att regeringen ska utreda vilka prioriterade kollektivtrafikinvesteringar i Stockholmregionen som skulle kunna genomföras för den summa som Förbifart Stockholm beräknas kosta, dvs. ca 28 miljarder kronor (*yrkande 1*).

Vidare kräver motionärerna att nya kostnadsberäkningar av Förbifart Stockholm genomförs, där bl.a. merkostnader för att nå miljö kvalitetsnormerna i tunneln inkluderas (*yrkande 2*).

Regeringen bör också uppmanas att uppdatera beräkningarna från 2005 av ökade klimatgasutsläpp till följd av Förbifart Stockholm. Hänsyn bör då tas till eventuella förändringar i prognoserna för fordonsparkens sammansättning och inkludera aspekter kring ökad utglesning av stadsstruktur och energiåtgång för transportererna (*yrkande 3*).

Motionärerna hävdar att en trafiklösning för Stockholm som klarar klimatmålen och de andra miljö kvalitetsmålen ännu inte har tagits fram. Därför vore det rimligt att man före byggstart för Förbifart Stockholm gör ett omtag i frågan. Som en följd av målsättningen att finna långsiktigt hållbara trafiklösningar i Stockholmregionen bör planerna på Förbifart Stockholm avbrytas (*yrkande 4*).

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening är det angeläget med ett effektivt och väl fungerande trafiksystem i Stockholmsregionen. Med en starkt växande befolkning och ett sedan tidigare eftersatt trafiksystem finns det stora behov av att utveckla möjligheterna för människor att förflytta sig och för effektiva varutransporter. Samtidigt är Förbifart Stockholm en angelägenhet inte bara för regionen i sig utan har – genom Stockholms och Mälarsregionens centrala placering i det nationella transportnätet – betydelse för Sveriges ekonomiska tillväxt.

Det är viktigt att betona att Förbifart Stockholm är en del i en komplex helhet. Vägarna har en stor betydelse, inte minst för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas, och de bör utvecklas så att de utgör effektiva förbindelser mellan arbets- och bostadsområden i olika delar av regionen.

I motionen hävdas att inte tillräcklig hänsyn har tagits till klimat och miljö när det gäller planeringen av och besluten om Förbifart Stockholm. Utskottet är av en annan uppfattning. Genom de villkor som är knutna till besluten om Förbifart Stockholm kommer man att kunna beakta Stockholms unika miljövärden samtidigt som tillräcklig trafikkapacitet för en växande region tillförs. Utskottet vill påminna om att merparten av vägen går i tunnel, och därmed undviks intrång i natur- eller kulturmiljöer och splittring av naturområden samtidigt som bullerspridningen begränsas.

När det gäller klimatet anser utskottet att arbetet innebär en utmaning, alldeles oavsett om Förbifart Stockholm byggs eller inte. Eftersom Stockholmsregionen växer kommer behovet av resor och transporter att öka. Utskottet menar att sådana köbildningar på vägarna som nu råder inte bidrar till en bättre miljö utan snarare tvärtom. Det avgörande är att utsläppen från fordonen sänks. Regeringens ambition i klimatarbetet innebär att bilparken ska vara fossiloberoende år 2030. Detta kräver, enligt utskottet, en genomgripande omställning av fordonsparken till bilar som drivs på el och miljöbränslen.

Vidare kan utskottet konstatera att miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM 10) i dag överskrids längs större trafikleder i Stockholm. Det krävs därför generella åtgärder – även detta oavsett om Förbifart Stockholm byggs eller inte.

Beträffande motionärernas krav på kollektivtrafiklösningar anser utskottet att de planerade satsningarna på spårtrafik i Stockholmsområdet är betydande. Några exempel är Citybanan, som byggs för komplettering av spårkapaciteten i Stockholm, och utbyggnader av Mälarsbanan, Roslagsbanan, Tvärbanan och Saltsjöbanan. Dessutom görs en stor satsning för att förbättra tågtrafikens punktlighet i Stockholm–Mälardalen.

I sammanhanget vill utskottet också påminna om att det i Stockholmsregionen finns en stark politisk samsyn om Förbifart Stockholm. Även riksdagen har tagit ställning till förmån för Förbifart Stockholm. Senaste gången som frågan behandlades av utskottet var våren 2010 (bet. 2009/10: TU24). Ett motionskrav på en utredning om en ny trafiklösning för Stock-

holm i stället för den nu planerade förbifarten avstyrktes. Utskottet beto-
nade att Förbifart Stockholm är av stor betydelse för både tillväxt och
jobb i en växande Stockholmsregion. Genom förbifarten säkerställs bättre
vägförbindelser mellan regionens norra och södra delar, vilket därmed kny-
ter ihop Stockholmsregionen. Därtill kommer Förbifart Stockholm att
avlasta Essingeleden, Sveriges hårdast belastade vägsträcka vars bärighet
har försvagats. Genom fler förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet minskar
regionens sårbarhet, konstaterades det.

Som utskottet anförde våren 2010 bedömer utskottet det som angeläget
att projektet Förbifart Stockholm kan inledas utan otillbörligt dröjsmål. En
utbrytning av förbifarten ur resten av Stockholmsuppbyggnaden skulle kunna
äventyra hela denna överenskommelse som tagits fram efter långvarigt
beredningsarbete. Utskottet framhöll också de dåvarande trafikverkens
arbete med att ta fram ett förslag till nationell transportplan för perioden.
Utskottet sade sig inte ha ändrat uppfattning i fråga om Förbifart Stock-
holm och avstyrkte de då behandlade motionsförslagen.

Inte heller nu finner utskottet skäl till ett ändrat ställningstagande i frå-
gan och avstyrker därmed motion 2010/11:T378 av Stina Bergström m.fl.
(MP) i här berörda delar.

Andra särskilda infrastrukturåtgärder m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår de motionsförslag som har väckts om olika
väg- och banprojekt m.m. i landet. Utskottet hänvisar till gäl-
lande planeringsordning som innebär att projekt för att vidmakt-
hålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte är
riksdagsfrågor. Sådana bör i stället avgöras inom ramen för
åtgärdsplaneringen.

Jämför reservationerna 6 (MP) och 7 (V) samt särskilt ytt-
rande 2 (S).

Motionerna

Under den allmänna motionstiden hösten 2010 har ett stort antal motioner
väckts om olika infrastrukturprojekt, främst i fråga om väg och järnväg.
De handlar om såväl upprustningar och utbyggnader som anläggande av
nya förbindelser, antingen i särskilda projekt eller i angivna delar av lan-
det eller en region. Förslag finns även om trafikens utformning och stan-
dard på olika sträckningar i Sverige.

De motionsyrkanden som behandlas i detta avsnitt redovisas i det följande, sammanställda under underrubrikerna Vägprojekt, Banprojekt och Övrigt. Den sistnämnda underrubriken omfattar yrkanden om sjöfart och luftfart samt yrkanden som rör flera trafikslag eller rör trafikens utformning och standard.

Vägprojekt

2010/11:T210 av Mats Gerdau och Gustav Blix (M), yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att färdigställa en ringled runt Stockholms innerstad.
2010/11:T210 av Mats Gerdau och Gustav Blix (M), yrk. 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.
2010/11:T214 av Bengt-Anders Johansson (M)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om riksväg 26 och Smålandsstenar.
2010/11:T216 av Anders Sellström (KD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ansöka om TEN-status för Europaväg 12.
2010/11:T220 av Henrik Ripa (M)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en tvärförbindelse mellan E20 och riksväg 40.
2010/11:T240 av Gunnar Andrén (FP), yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att förbereda för att Europaväg E18 får motorvägsstandard också på det 18 km långa vägnittet Rosenkälla–Söderhall.
2010/11:T240 av Gunnar Andrén (FP), yrk. 3	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av upprustning av riksväg 77.
2010/11:T240 av Gunnar Andrén (FP), yrk. 4	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 280 på sträckan Rimbo–Hallstavik.
2010/11:T240 av Gunnar Andrén (FP), yrk. 5	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att tillsammans med Norrtälje stad se till att Förbifart Norrtälje väster om nuvarande riksväg 76 omgående kan påbörjas.
2010/11:T240 av Gunnar Andrén (FP), yrk. 6	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 276.

- 2010/11:T253** av Gustav Fridolin (MP) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att i samarbete med berörd kommun anlägga en cykelväg längs riksväg 117 mellan byarna Emmaljunga och Vittsjö.
- 2010/11:T257** av Annicka Engblom m.fl. (M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnaden av E22.
- 2010/11:T278** av Kurt Kvarnström och Raimo Pärssinen (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att inom befintliga ekonomiska ramar prioritera upp riksväg 68 från Avesta och norrut.
- 2010/11:T316** av Billy Gustafsson m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utbyggnad av E22 i Östergötland.
- 2010/11:T318** av Katarina Köhler (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om standarden på Europavägarna i övre Norrland.
- 2010/11:T319** av Katarina Köhler (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att dra om E4:an genom Skellefteå.
- 2010/11:T328** av Peter Johnsson m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av medel till bärighets- och tjälsäkring av grusvägar i Dalsland.
- 2010/11:T342** av Jan R Andersson och Finn Bengtsson (M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om riksväg 34 mellan Vimmerby och Linköping.
- 2010/11:T344** av Andreas Carlsson (KD) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tidigarelägga budgeterad ombyggnad av riksväg 26 sträckan Mullsjö–Jönköping och att belysa trafiksituationen vid Smålandsstenar utmed riksväg 26.
- 2010/11:T346** av Emma Carlsson Löfdahl (FP) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnad av riksväg 40.
- 2010/11:T384** av Peter Hultqvist m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ytterligare investeringar i E16-projektet Gävle–Malung–Oslo, riksväg 70 Enköping–Idre samt riksväg 50, Bergslagsdiagonalen.
- 2010/11:T391** av Monica Green m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga om E20 till fyrfältsväg.

2010/11:T394 av Christer Adelsbo m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att prioritera satsningar på E22.

2010/11:T418 av Tuve Skånberg och Otto von Arnold (KD), yrk. 1

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av E22 till full motorvägsstandard.

2010/11:T451 av Gunnar Sandberg och Marie Nordén (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga ut E14.

2010/11:T458 av Gunnar Sandberg och Marie Nordén (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga ut E14.

2010/11:T474 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.

2010/11:T475 av Staffan Anger (M)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om den befintliga vägen mellan Eskilstuna och Västerås.

2010/11:T479 av Walburga Habsburg Douglas och Erik Bengtzboe (M)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av riksväg 53 mellan Eskilstuna och Nyköping.

2010/11:T509 av Sven-Erik Österberg m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för motorvägsstandard på sträckan Köping–Västjädra.

2010/11:T514 av Cecilia Widegren m.fl. (M, FP, C, KD), yrk. 1

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera utbyggnaden av E20 till motorväg.

2010/11:T514 av Cecilia Widegren m.fl. (M, FP, C, KD), yrk. 2

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till att hela E20 av EU får TEN-klassning (och därmed påskynda projektering och produktion av den återstående delen av E20:s utbyggnad till motorväg mellan Stockholm och Göteborg).

2010/11:T515 av Susanne Eberstein och Marie Nordén (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av E14.

Banprojekt

2010/11:T207 av Anders Sellström (KD)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återuppta samtal med den berörda regionens folkvalda om medfinansiering av Norrbotniabanan.

- 2010/11:T211** av Tina Ehn och Jan Lindholm (MP), yrk. 1
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Inlandsbanans underhållsbehov och om en översyn av finansieringssystemet.
- 2010/11:T211** av Tina Ehn och Jan Lindholm (MP), yrk. 2
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se Inlandsbanan som en integrerad del av det nordiska järnvägsnätet.
- 2010/11:T211** av Tina Ehn och Jan Lindholm (MP), yrk. 3
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillsammans med ägar-kommunerna ge Inlandsbanan de möjligheter som krävs för att utveckla tåg och lok som drivs med alternativa bränslen eller el.
- 2010/11:T211** av Tina Ehn och Jan Lindholm (MP), yrk. 4
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge förutsättningar för att utveckla Inlandsbanan enligt den utvecklings- och handlingsplan som finns framtagen för Inlandsbanan.
- 2010/11:T219** av Gustav Nilsson (M)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Sydostlänken.
- 2010/11:T225** av Jan Lindholm (MP)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en järnväg till och en järnvägsstation i Sälen.
- 2010/11:T230** av Maria Lundqvist-Brömster (FP)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga Norrbotniabanan.
- 2010/11:T236** av Siv Holma m.fl. (V)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör undersöka och lägga fram förslag till hur byggnation av Norrbotniabanan kan påbörjas redan under denna mandatperiod.
- 2010/11:T237** av Jonas Sjöstedt m.fl. (V)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen utifrån andemeningen i motionen återkommer med ett kostnadsförslag för olika järnvägsalternativ för transport av malm från gruvan i Kaunisvaara.
- 2010/11:T238** av Gunnar Andrén (FP)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att – förutom den nödvändiga utbyggnaden av Förbifart Stockholm och Citybanan – bygga vidare på Stockholmsregionens tunnelbana för framkomlighetens, resenärernas och miljöns skull och för att minska trängseln ovan jord.
- 2010/11:T239** av Gunnar Andrén (FP)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta Transportstyrelsen utreda frågan om en järnvägsförbindelse till Kapellskär för ökade godstransporter.

2010/11:T251 av Per-Ingvar Johnsson (C)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av dubbelspår eller partiellt dubbelspår för att möjliggöra utökad tågtrafik på sträckorna Hässleholm–Kristianstad och Hässleholm–Helsingborg.

2010/11:T254 av Jan Lindholm och Jonas Eriksson (MP)

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

2010/11:T261 av Maria Stenberg (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utöka kapaciteten på Malmbanan.

2010/11:T268 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fortsatt prioritering av Söderåsbanan.

2010/11:T273 av Sven-Erik Österberg m.fl. (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av investeringar i Mälardalen.

2010/11:T285 av Catharina Bråkenhielm och Jan-Olof Larsson (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utveckla trafiken på Bohusbanan och rusta upp Bohusbanans norra del.

2010/11:T295 av Anders Hansson (M)

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

2010/11:T307 av Henrik Ripa m.fl. (M)

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

2010/11:T310 av Christina Karlsson och Eva Sonidsson (S), yrk. 1

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra de kvarvarande svenska projekten i Botniska korridoren.

2010/11:T310 av Christina Karlsson och Eva Sonidsson (S), yrk. 2

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av att nationellt prioritera projekt för möjligheten att uppnå TEN-status.

2010/11:T314 av Carin Runeson och Kurt Kvarnström (S)

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av Bergslagspendeln.

- 2010/11:T315** av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att åtgärda de kvarstående flaskhalsarna på Ådalsbanan och Ostkustbanan.
- 2010/11:T334** av Anders W Jonsson och Emil Källström (C) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om upprustning av delar av Ostkustbanan och Ådalsbanan mellan Gävle och Härnösand.
- 2010/11:T339** av Jonas Jacobsson och Ann-Charlotta Hammar Johnsson (M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att snarast färdigställa utbyggnaden av Västkustbanan till dubbelspår längs hela sträckningen.
- 2010/11:T341** av Jan R Andersson m.fl. (M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en ny kustjärnväg längs Smålandskusten med anslutning i norr till Tjustbanan mot Linköping och i söder via Emmabodabanan mot Karlskrona.
- 2010/11:T343** av Jan R Andersson och Finn Bengtsson (M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Stångådalsbanan.
- 2010/11:T358** av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av Västerdalsbanan.
- 2010/11:T366** av Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för tunnel förläggning av järnvägen genom Sundsvalls centrum.
- 2010/11:T379** av Tina Ehn (MP), yrk. 1 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att förlänga Bohusbanan till Oslo.
- 2010/11:T379** av Tina Ehn (MP), yrk. 2 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återuppta persontrafiken på Lysekilsbanan.
- 2010/11:T379** av Tina Ehn (MP), yrk. 3 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att åtgärda den låga höjden i tunnlarna norr om Uddevalla för att godstrafik med Stora Ensos Secu-boxar ska vara möjlig på banan.
- 2010/11:T379** av Tina Ehn (MP), yrk. 4 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att rusta banan en längre sträcka och att ge Västra Götalandsregionen i uppdrag att förskottera pengar till upprustning sista biten in till Strömstad.

- 2010/11:T385** av Peter Hultqvist m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för investeringar utmed Dalabanan för att åstadkomma kortare restid och regionförstoring.
- 2010/11:T390** av Peter Hultqvist m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utpeka Bergslagsbanan som ett nationellt godsstråk samt för investeringar i banan.
- 2010/11:T392** av Carin Runeson m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att vidta åtgärder för Bergslagsbanan.
- 2010/11:T393** av Susanne Eberstein och Marie Nordén (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att rusta upp Mittbanan.
- 2010/11:T398** av Sven-Erik Bucht och Fredrik Lundh Sammeli (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att starta byggandet av Norrbotniabanan.
- 2010/11:T403** av Agneta Gille (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för järnvägstrafik från Uppsala till Östhammar.
- 2010/11:T405** av Eva-Lena Jansson m.fl. (S), yrk. 1 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att prioritera dubbelspår och trippelspår vid trångsektorer.
- 2010/11:T408** av Monica Green m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att öka kapaciteten på Västra stambanan.
- 2010/11:T413** av Lars Beckman m.fl. (M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att utöka spårkapaciteten Uppsala–Gävle–Härnösand.
- 2010/11:T414** av Lars Beckman (M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förstärka tågtrafiken till och från Norrland.
- 2010/11:T417** av Boriana Åberg m.fl. (M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av möjligheterna till ett återupptagande av persontrafiken på Lomma-banan.

- 2010/11:T418** av Tuve Skånberg och Otto von Arnold (KD), yrk. 2
2010/11:T418 av Tuve Skånberg och Otto von Arnold (KD), yrk. 3
2010/11:T423 av Helena Lindahl och Emil Källström (C)
2010/11:T428 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (S), yrk. 1
2010/11:T428 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (S), yrk. 2
2010/11:T431 av Irene Oskarsson (KD)
2010/11:T433 av Lars-Axel Nordell (KD)
2010/11:T435 av Lars-Axel Nordell (KD)
2010/11:T438 av Carina Ohlsson m.fl. (S)
2010/11:T443 av Carina Hägg m.fl. (S), yrk. 2
2010/11:T445 av Jörgen Hellman m.fl. (S)
- Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förbättringar för järnvägs-pendling i regionen.
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tågförbindelse till Malmö och Sturups flygplats.
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skyndsamt jobba för att hitta en finansiering för genomförandet av en av Norrbotniabanans första delsträckor, Piteå–Skellefteå.
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en snabbtågsförbindelse mellan Halmstad och Stockholm via Varberg och Borås.
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av järnvägen mellan Varberg och Herrljunga.
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Södra stambanans, och anslutande banors, betydelse för infrastrukturen i södra Sverige.
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en förstudie bör inledas om Nobelbanan.
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Inlandsbanan ska betraktas som ett nationellt stråk med särskild betydelse för Sveriges inland.
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga ut och utveckla Kinnekullebanan.
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av åtgärder på kort och lång sikt för en lösning av kapacitetsproblemen på det svenska järnvägsnätet och särskilt på Västra stambanan och Södra stambanan.
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga dubbelspår mellan Herrljunga och Uddevalla.

- 2010/11:T456** av Gunnar Sandberg och Marie Norden (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att etablera snabbtågs trafik mellan Östersund och Umeå.
- 2010/11:T464** av Tommy Waidelich (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att gräva ned järnvägsspåren genom Sundbyberg.
- 2010/11:T472** av Jessika Vilhelmsson och Staffan Anger (M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastruktur i Mälardalen.
- 2010/11:T481** av Lennart Axelsson m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utveckling av järnvägsnätet i Bergslagen.
- 2010/11:T494** av Mikael Cederbratt (M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av en utbyggd järnväg mellan Öxnared och Oslo via Dalsland.
- 2010/11:T503** av Jabar Amin (MP) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att reservera medel för att påbörja byggandet av Norrbotniabanan under innevarande mandatperiod.
- 2010/11:T520** av Per Åsling (C) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med näringslivet rusta upp Inlandsbanan och därmed skapa förutsättningar för nya och växande företag med fler jobb och tillväxt i Norrlands inland samt bidra till den globala klimatomställningen.
- 2010/11:T521** av Per Åsling (C) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att påtala för den norska regeringen att vidta praktiska åtgärder för att elektrifiera och modernisera Meråkerbanan.

Övrigt

- 2010/11:T204** av Elisabeth Svantesson och Lotta Olsson (M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på infrastruktur i Örebro län.
- 2010/11:T233** av Anna SteeleKarlström och Gunnar André (FP) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Södertörns infrastruktur för jobb och tillväxt.
- 2010/11:T240** av Gunnar André (FP), yrk. 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.

- 2010/11:T240** av Gunnar Andrén (FP), yrk. 7
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av färjor drivna av Transportstyrelsen för den bofasta befolkningen på öarna i skärgården i Norrtälje och andra kommuner där fasta landförbindelser saknas.
- 2010/11:T250** av Solveig Zander (C)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en förbindelse för trafik mellan Skokloster och Knivsta i Uppsala län.
- 2010/11:T264** av Staffan Danielsson (C)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla och förbättra järnvägen och vägen mellan Västervik och Linköping.
- 2010/11:T305** av Nina Lundström (FP)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fortsatta infrastruktursatsningar för att främja utvecklingen för Gotland och Stockholms län.
- 2010/11:T330** av Peter Johansson m.fl. (S)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra samtliga delar av Trollhättepaketet.
- 2010/11:T332** av Jörgen Hellman m.fl. (S), yrk. 1
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta investeringsbehovet i vägar och järnvägar samt bredbands- och mobiltelefoninätet i Dalsland.
- 2010/11:T340** av Jonas Jacobsson m.fl. (M)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av förbättringar av infrastrukturen i Skåne.
- 2010/11:T354** av Anders Andersson (KD)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att infrastrukturen i sydöstra Sverige måste förstärkas.
- 2010/11:T374** av Carina Adolfsson Elgestam m.fl. (S)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastrukturen i sydöstra Sverige.
- 2010/11:T399** av Sven-Erik Bucht m.fl. (S)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra angelägna investeringar i Malmfältens transportsystem.
- 2010/11:T400** av Pyy Niemi m.fl. (S)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av investeringar i vägar och järnvägar i Uppsala län.
- 2010/11:T444** av Krister Örnfjäder (S)
Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av fungerande person- och godstransporter i skärgården.

- 2010/11:T446** av Kerstin Haglö m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättring av infrastrukturen i Blekinge.
- 2010/11:T448** av Håkan Juholt m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera behovet av investeringar i infrastrukturen i Kalmar län.
- 2010/11:T453** av Gunnar Sandberg och Marie Nordén (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en öst-västlig transportkorridor.
- 2010/11:T454** av Gunnar Sandberg och Marie Nordén (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera behovet av infrastruktursatsningar i Jämtlands län.
- 2010/11:T461** av Carin Runeson och Olle Thorell (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en upprustning av Strömsholms kanal.
- 2010/11:T478** av Erik Bengtzboe och Walburga Habsburg Douglas (M) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastruktursatsningarna i Mälardalen.
- 2010/11:T485** av Monica Green m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av en bättre infrastruktur i Västsverige.
- 2010/11:T498** av Marie Granlund m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för förbättring av infrastrukturen i Skåne.
- 2010/11:T511** av Ibrahim Baylan m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av goda kommunikationer i Västerbotten.
- 2010/11:T512** av Gunnar Axén m.fl. (M, FP, C, KD) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Norrköpings hamns strategiska betydelse för Sverige och den fjärde storstadsregionen samt vikten av ett färdigställande av den projekterade, elektrifierade järnvägsanslutningen mellan Södra stambanan och Händelö.
- 2010/11:N278** av Sven-Erik Österberg (S), yrk. 3 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastruktur i Västmanland.

2010/11:N404 av Peter Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening
Johnsson m.fl. (S), yrk. 4 vad som anförs i motionen om behovet av att investera i
förstoring av arbetsmarknadsregionerna i Västsverige.

Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlar i detta avsnitt ett stort antal motionsyrkanden som berör främst upprustning och utbyggnad antingen i form av särskilda utpekade vägar och järnvägar eller i form av satsningar i vissa regioner. Utskottet understryker att motionsförslagen visar på ett starkt engagemang för en angelägen upprustning och utbyggnad av infrastrukturen i landets olika delar. Många av förslagen går också ut på att skapa tillväxt och selsättning.

Enligt den rollfördelning som riksdagen fastställt genom det transportpolitiska beslutet 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) bör riksdagens roll i första hand vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser.

Principen är att beslut i transportfrågor bör vara så decentraliserade som möjligt med en tydlig rollfördelning mellan planeringsnivåer och aktörer. Statens ansvar omfattar sådana anläggningar som svarar mot nationella och internationella trafikbehov liksom den interregionala persontransportförsörjningen.

Även planeringssystemet på transportområdet är upplagt enligt denna rollfördelning. Det är riksdagen som, på grundval av en proposition, har att fatta beslut om *inriktningen* av infrastrukturinvesteringarna. Härfter vidtar en andra fas, den s.k. *åtgärdsplaneringen*, som innebär ett omfattande arbete på såväl nationell som regional nivå. Det är regeringen som har att fastställa en nationell plan för transportsystemet och ekonomiska ramar för länsplaner för regional infrastruktur för en viss angiven period. Riksdagen underrättas genom en skrivelse om regeringens fastställelsebeslut och bedömningar när det gäller åtgärderna.

Enligt utskottets mening innebär detta att frågan om vilka åtgärder som ska genomföras och när de ska ske främst bör bestämmas inom ramen för trafikverkens och länens långsiktiga planering med utgångspunkt i de beslut som läggs fast av regering och riksdag. Riksdagens uppgift är således normalt inte att ta ställning till enskilda infrastrukturprojekt. Denna grundläggande rollfördelning utesluter emellertid inte att det kan finnas skäl för riksdagen att i vissa fall göra mer preciserade ställningstaganden. Detta kan t.ex. gälla projekt som är av väsentlig betydelse för trafiksystemets effektivitet, som kräver särskilda finansieringslösningar eller som av andra skäl har en särskild dignitet.

När det gäller den senast genomföra planerings- och beslutsprocessen, dvs. perioden 2010–2021, vill utskottet påminna om regeringens ambition att tillämpa ett öppet och inbjudande arbetssätt med lokal och regional delaktighet i arbetet. Synpunkter har inhämtats genom bl.a. seminarier och utfrågningar med företrädare för regionerna samt bransch- och intresseorganisationer. Vidare har processen präglats av ett transportslagsövergripande arbetssätt med en gemensam nationell plan för alla trafikslag.

Sammanfattningsvis avstyrker utskottet här behandlade motionsyrkanden. Dessa har återgetts i det föregående och finns därtill förtecknade i bilaga 4 till betänkandet. Enligt utskottets mening kan vissa av de här aktuella motionerna komma att omfattas av de nationella eller regionala planerna. Vidare förutsätts syftet med andra motionsförslag bli tillgodosett, även om de inte kommer till utförande på det sätt eller inom den tidsrymd som motionärerna hade önskat.

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. Politikens inriktning, punkt 1 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V) och Leif Jakobsson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2010/11:T447 av Anders Ygeman m.fl. (S, MP, V) yrkande 3.

Ställningstagande

Redan nu vill vi redovisa att vi är kritiskt inställda till att tillåta privata aktörer att utöva lotsningsverksamhet och att utfärda körkort. Vi avvisar alltså de förslag i dessa avseenden som regeringen i budgetpropositionen anmält att man kommer att lägga fram.

När det gäller frågan om *utfärdande av körkort* är vi medvetna om att det periodvis och lokalt har varit problem när det gäller kör- och kunskapsprov. Särskilt på vissa orter har det varit svårt att möta efterfrågan på prov, vilket tidvis har lett till långa väntetider. Som utredningen anför kan köproblematiken till stor del antas bero på att körkortsaspiranterna är otillräckligt förberedda inför proven. Vi ansluter oss till utredningens uppfattning om att en privatisering av verksamheten i sig knappast löser detta problem. Regeringens aviserade förslag om privata aktörer som utfärdar körkort är därför snarare ideologiskt betingat. Vi anser att kör- och kunskapsprov i högsta grad har betydelse för trafiksäkerheten. Dessutom innefattar utfärdande av körkort myndighetsutövning. Mot denna bakgrund måste det ställas höga krav när det gäller oberoende och kompetens, både hos de enskilda förarprövarna och hos de företag som anordnar förarprov. Vi för vår del hyser tvivel om att kvaliteten i ett privatiserat system kan säkerställas på ett godtagbart sätt.

Likaså tvivlar vi på att privata aktörer inom *lotsningen* skulle innebära någon förbättring av verksamheten. Liksom när det gäller körkortsutfärdande är lotsning av stor betydelse för trafiksäkerheten. Vid sjöfart är det inte bara personskador utan även svåra och omfattande miljöskador som

riskeras. I Lotsutredningen redovisades flera tekniska system som kan underlätta eller ersätta lotsning, och denna utveckling pågår kontinuerligt. Detta innebär sannolikt rationaliseringar som kan medföra kostnadsänkningar – eller hejrade kostnadsökningar – för sjöfartens operatörer. Något skäl att utsätta lotsningsverksamheten för marknaden med risk för försämrade sjösäkerhet finns inte.

Detta bör ges regeringen till känna.

2. Avgiftssättningen på Öresundsbron, punkt 7 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V) och Leif Jakobsson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens begäran om godkännande av att riksdagens tidigare ställningstaganden till betalnings- och avgiftsvillkor för trafiken på den fasta förbindelsen över Öresund ska upphöra att gälla (avsnitt 3.8.15). Därmed bifaller riksdagen delvis motion

2010/11:T345 av Ulf Nilsson m.fl. (FP) yrkande 1 och avslår proposition 2010/11:1 utgiftsområde 22 punkt 11.

Ställningstagande

Vi avvisar regeringens förslag om att riksdagens tidigare ställningstaganden om betalnings- och avgiftsvillkor för trafiken på den fasta förbindelsen över Öresund ska upphöra att gälla. Vi har tagit del av de kritiska synpunkter på förslaget om ändrad avgiftssättning som har lämnats, främst från företrädare för den berörda regionen, och vi hyser samma farhågor för konsekvenserna av att riksdagen beslutar i enlighet med regeringens förslag. De avgiftshöjningar som Trafikverket planerar, och som synes bli följden av ett sådant riksdagsbeslut, utgör enligt vår mening ett allvarligt hot mot integrationen i Öresundsregionen. De ansträngningar som har gjorts och görs för att åstadkomma en gemensam arbetsmarknad i regionen riskerar att bli verkningslösa. De tågburna Öresundspendlarna riskerar att drabbas i hög grad genom högre priser. I dag beräknas avgiften vara omkring 40 kr per tågsätt, och den planeras efter höjningen bli 640 kr. På längre sikt kan avgiften komma att bli uppemot 3 000 kr. Detta får givetvis återverkningar på biljettpriset för resenärerna. Vissa beräkningar visar att prishöjningen inledningsvis skulle komma att bli 7 % men på sikt kan priset höjas med 40 %. Detta kan i sin tur befaras medföra kraftigt minskade resandevolymer med järnväg. En effekt av detta är givetvis en ökad biltrafik över Öresund, något som är mycket negativt, inte minst från klimatsynpunkt. Vi vill hävda att just det förhållandet att biljettpriset i

järnvägstrafiken av många resenärer har uppfattats som acceptabelt och bidragit till den hittills positiva utvecklingen. Vidare hotas Öresundståg, det nät av regional tågtrafik i Öresundsregionen som på den svenska sidan sträcker sig till Göteborg, Kalmar och Karlskrona.

I sammanhanget vill vi påminna om att man i avtalet från 1991 lade fast att ett syfte med den fasta förbindelsen över Öresund var att främja en rationell och ändamålsenligt järnvägstrafik och att avgifterna skulle utformas med beaktande av detta. Trafikverkets planerade avgiftshöjningar går stick i stäv med detta.

Sammanfattningsvis befarar vi att regeringens förslag om upphävande av riksdagsuttalanden i förlängningen kan få starkt negativa effekter för Öresundsintegrationen – och därmed övriga Sverige – i fråga om tillväxt, arbetsmarknad och klimatvänlig samhällsutveckling i övrigt.

3. Ny fast förbindelse över Öresund, punkt 8 (S)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S),
Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S) och Leif Jakobsson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna 2010/11:T269 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M), 2010/11:T345 av Ulf Nilsson m.fl. (FP) yrkandena 2 och 3 samt 2010/11:T419 av Tuve Skånberg och Otto von Arnold (båda KD) och avslår motion 2010/11:T466 av Ann Arleklo och Anders Karlsson (båda S).

Ställningstagande

Enligt vår mening är det en rad samverkande faktorer som talar för en mycket stark ökning av trafiken över Öresund även i fortsättningen. Den samhällsekonomiska kalkyl som användes av vissa som var skeptiska till brobygget visade sig bl.a. vila på gravt underskattade trafikprognoser. De prognoser som Öresundsbrokonsortiet nu har genomfört pekar på att antalet pendlare år 2025 kan komma att uppgå till 40 000 personer, vilket är en fördubbling jämfört med i dag. Kapaciteten närmar sig snabbt ett kritiskt läge, särskilt på Öresundsbrons järnvägsdel. Mot denna bakgrund anser vi att det därför behövs ytterligare en fast förbindelse över Öresund.

En första faktor som bidrar till efterfrågeökningen är självfallet Citytunneln, som nyligen invigts. Genom de tre nya stationerna och de kraftigt förkortade restiderna kommer Citytunneln att locka till sig många nya Öresundspendlare.

En andra faktor är de växande demografiska skillnaderna mellan Skåne och Själland. Under de kommande 10 till 20 åren kommer andelen äldre personer att öka mycket snabbare på Själland än i Skåne, samtidigt som Skåne har en väsentligt mycket mer gynnsam utveckling av befolkningen i arbetsför ålder. Mycket talar för att den arbetskraftsbrist som uppstår på Själland kommer att balanseras genom en kraftig ökning av inpendlingen från Skåne.

En tredje faktor till ett ökat tryck på Öresundsbron och den anslutande infrastrukturen utgör den planerade fasta förbindelsen mellan Danmark och Tyskland över Fehmarn bält, som beräknas stå färdig 2018. Därmed får vi en komplett fast förbindelse mellan de skandinaviska länderna och det kontinentala Europa. Tillgängligheten till Hamburg och den ekonomiska tyngdpunkten i Västeuropa förbättras väsentligt.

En fjärde faktor är av mer grundläggande och strukturell natur. Globaliseringen av ekonomin innebär paradoxalt nog att förutsättningarna på den lokala marknaden blir allt viktigare. I omvandlingen till kunskapsdriven tillväxt har särskilt regionstorleken, vid sidan av den regionala utbildnings- och forskningskapaciteten, kommit att bli en alltmer utslagsgivande tillväxtfaktor. Ett uttryck för detta är att 70 % av de sysselsatta i näringslivet med minst en treårig teknisk/naturvetenskaplig högskoleutbildning i dag är bosatta i någon av de tre storstadsregionerna. Mot den bakgrunden har Öresundsregionen utmärkta tillväxtutsikter. Med sina 3,7 miljoner invånare är regionen befolkningsmässigt i paritet med de stora urbana tillväxtnoderna i Europa. Till detta ska läggas den väldiga sammantagna forsknings- och utbildningskapaciteten. Sammantaget finns här omkring 150 000 högskoleplatser, och regionen har den största koncentrationen av högutbildade i norra Europa.

En femte faktor är behovet av arbetspendling kommer att öka genom den ökade takten i specialiseringen och kunskapsintensiteten i ekonomin. Regionens högutbildade befolkning kommer att behöva arbetspendla i allt större cirklar kring bostadsorten för att hitta ett jobb som motsvarar deras utbildning och arbetslivserfarenhet. En betydande del av denna arbetspendling kommer självfallet att gå över Sundet.

I sammanhanget vill vi framhålla att våra storstadsregioner har en nyckelroll i den omställning av svensk ekonomi som följer i globaliseringens kölvatten. En ny Öresundsförbindelse syftar därför i första hand inte till att lösa ett regionalt transportproblem. Det handlar om att värna om svensk konkurrenskraft. Även en fördjupad integration i Öresundsregionen är en nationell angelägenhet.

Vi anser således att starka skäl talar för att det finns behov av en ny fast förbindelse över Öresund. Samtidigt vill vi framhålla vikten av att Sverige redan nu börjar planera för en sådan förbindelse. Den danska planeringsprocessen vid byggande av ny infrastruktur är väsentligt mycket kortare än den svenska. Det är angeläget att vi kommer i fas med den

danska processen och att siktet bör vara inställt på byggstart av en ny förbindelse om 10–15 år. Ett i nuläget svalt intresse från den danska regeringen får dock inte innebära att det svenska planeringsarbetet läggs på is.

Detta bör ges regeringen till känna.

4. Höghastighetsbanor, punkt 10 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V) och Leif Jakobsson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2010/11:T377 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 4,

2010/11:T447 av Anders Ygeman m.fl. (S, MP, V) yrkande 2 i denna del,

2010/11:T523 av Ulf Holm och Maria Ferm (båda MP) och

2010/11:T524 av Annika Lillemets (MP) yrkandena 1 och 2 samt

bifaller delvis motionerna

2010/11:T222 av Liselott Hagberg och Karin Granbom Ellison (båda FP) yrkande 2,

2010/11:T223 av Liselott Hagberg (FP),

2010/11:T232 av Andreas Carlson (KD),

2010/11:T241 av Carina Hägg (S),

2010/11:T260 av Johan Andersson (S),

2010/11:T263 av Lars Elinderson (M),

2010/11:T270 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M),

2010/11:T277 av Johan Löfstrand m.fl. (S),

2010/11:T320 av Cecilie Tenfjord-Toftby m.fl. (M),

2010/11:T323 av Cecilie Tenfjord-Toftby m.fl. (M),

2010/11:T331 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S),

2010/11:T353 av Yvonne Andersson (KD),

2010/11:T372 av Clas-Göran Carlsson (S),

2010/11:T440 av Bengt-Anders Johansson och Betty Malmberg (båda M) yrkandena 1 och 2,

2010/11:T441 av Irene Oskarsson (KD) yrkande 2,

2010/11:T443 av Carina Hägg m.fl. (S) yrkande 2 och

2010/11:T462 av Ann Arleklo och Anders Karlsson (båda S).

Ställningstagande

Tiden vi har på oss för att stoppa klimatförändringarna är kort. Om vi inte gör något nu blir konsekvenserna stora i framtiden, både för enskilda människor och för samhällsekonomin som helhet. Vi rödgröna inser att det är billigare att agera nu än att vänta.

Transporterna står för en stor del av miljöbelastningen i vårt samhälle. Fler transporter – inte minst när det gäller gods – behöver styras om från väg till järnväg. Det kräver betydande upprustningar och förbättringar i järnvägsnätet. Därför vill vi investera ytterligare 100 miljarder kronor för utbyggnad av hållbar infrastruktur 2010–2021. Bland annat vill vi bygga Sveriges första höghastighetsbanor: Ostlänken och Göteborg–Borås och storsatsa på kollektivtrafik, inte minst i Stockholmsregionen. För att öka andelen som åker med kollektivtrafik ska också försök med t.ex. billigare kollektivtrafik kunna genomföras.

Enligt vår uppfattning bör Sverige satsa på höghastighetståg. Det handlar inte bara om att snabbare tågförbindelser mellan olika orter. Ett system med höghastighetsbanor skapar också en kraftigt utökad kapacitet i järnvägsnätet och minskar därmed generell sårbarheten i det svenska järnvägsnätet.

Klimatet är ytterligare ett viktigt skäl för att Sverige snarast ska påbörja byggandet av höghastighetsbanor. Ska vi uppnå målet om hållbara transporter behöver satsningarna på kollektivtrafiken öka kraftigt. Byggandet av höghastighetståg är i detta sammanhang av stor betydelse. Om restiden mellan t.ex. Malmö–Lund och Stockholm kan pressas ned till något över två timmar så blir tåget ett klart alternativ till inrikesflyget på denna sträcka. Då kan tåget på egna meriter konkurrera ut flyget och vi kan spara in mycket koldioxidutsläpp.

En annan fördel med att bygga en ny infrastruktur för höghastighetståg är att befintliga spår frigörs för mer regional tågtrafik och mer godstrafik. Detta är välkommet eftersom utbyggnaden möjliggör mer tågtrafik som då kan bidra till en minskning av såväl bil- som lastbilstrafiken, vilket i sin tur minskar koldioxidutsläppen.

Tågresa ger människor möjlighet att arbeta i en större region med rimliga restider. Pendeltågstrafiken är i många fall ryggraden i den regionala trafiken, och dess betydelse växer. Den behöver utökas med både tätare trafik och nya sträckningar. Nu hotas pendeltågstrafiken i stället av marginalisering bl.a. på grund av en systematisk nedprioritering till fördel för fjärrtrafiken. För pendlare Malmö–Lund–Stockholm är det uppenbart att järnvägskapaciteten på Södra stambanan har nått sin gräns. Även för pendlare i t.ex. Östergötland, som gör cirka tre miljoner resor per år, märks överbelastningen.

Höghastighetsbanor har också en nordisk och europeisk dimension. Sverige är i dag ett av de få länder i EU som inte har byggt eller påbörjat planeringen för höghastighetståg, vilket är märkligt med tanke på vilket avlångt land Sverige är.

Ett viktigt moment när det gäller utbyggnaden av höghastighetsbanor är att påbörja den i etapper. Därigenom kan man efter hand utvärdera effekterna och optimera kopplingen till regional och lokal kollektivtrafik. En första etapp bör vara att bygga Ostlänken.

Med hänsyn till vad vi nu har sagt anser vi att regeringen bör göra en avsiktsförklaring för en utbyggnad av höghastighetsbanor som kan avlasta den befintliga järnvägen. Vidare bör regeringen låta projektera Ostlänken under mandatperioden 2010–2014.

Detta bör ges regeringen till känna.

5. Förbifart Stockholm, punkt 11 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11:T378 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1–4.

Ställningstagande

Enligt vår uppfattning bör den planerade sexfiliga motorvägen Förbifart Stockholm inte komma till utförande. I stället bör pengarna användas till satsningar på kollektivtrafiken i Stockholmsområdet. Förbifarten skulle innebära att intäkterna från trängselskatten binds upp för 30 år för investeringar i vägar. Vi anser att detta står i strid med folkomröstningen om trängselskatten, då det utlovades att intäkterna skulle gå till såväl kollektivtrafik som vägar.

Det finns ett stort behov av strategiskt viktiga kollektivtrafiklösningar i Stockholmsområdet. Det saknas emellertid finansiering till många av dem. Det gäller t.ex. komplett fyrspar mellan Tomtebodavägen och Kallhäll, Spårväg Syd, fortsatt utbyggnad av Nynäsbanan och vissa ytterligare spårvägsutbyggnader.

Dessutom anser vi att beslutsunderlaget för Förbifart Stockholm brister i flera avseenden. Ett exempel är frågan om hur man kan skapa en nord-sydlig spårförbindelse i Stockholmregionen i stället för Förbifart Stockholm. Trafikverket – med sitt transportslagsövergripande uppdrag – borde lämpligen kunna utreda frågan.

Vid beslut om infrastrukturinvesteringar måste man utgå från målet att de totala utsläppen ska minskas. Naturvårdsverket avrådde regeringen från att bygga Förbifart Stockholm med hänvisning till att den har en oacceptabel klimatpåverkan. Vi anser att det inte har gjorts någon regelrätt utredning om en trafiklösning som faktiskt klarar klimatmålen. Dessutom måste redan gjorda beräkningar uppdateras med hänsyn till eventuella föränd-

ringar i prognoserna för fordonsparkens sammansättning. Även aspekter som ökad utglesning av stadsstruktur och ökad energiåtgång för transporterna bör beaktas.

Även när det gäller Förbifart Stockholms effekter på övriga miljö kvalitetsmål har vi betänkligheter. Stora infrastrukturprojekt har påverkan under många decennier på t.ex. markexploatering och energianvändning. Det är därför inte rimligt att man utreder enbart ett alternativ, nämligen en väg.

Mot bakgrund av vad vi nu har sagt anser vi att man bör söka en mer effektiv lösning än Förbifart Stockholm. Regeringen bör anmodas att utreda vilka prioriterade transportlösningar som motsvarar de uppställda miljö kvalitetsmålen och som kan genomföras till det belopp som Förbifart Stockholm är kostnadsberäknat till, uppemot 28 miljarder kronor i dagens penningvärde. I samband med detta bör det göras nya kostnadsberäkningar av Förbifart Stockholm, där bl.a. merkostnader för att nå miljö kvalitetsnormerna i tunneln inkluderas. Vidare bör regeringen uppdatera beräkningarna från 2005 av ökade klimatgasutsläpp till följd av Förbifart Stockholm. Slutligen anser vi att man – för att uppfylla målet om långsiktigt hållbara trafiklösningar i Stockholmsregionen – bör avbryta planerna för Förbifart Stockholm.

Detta bör ges regeringen till känna.

6. Andra särskilda infrastrukturåtgärder m.m., punkt 12 (MP)
av Stina Bergström (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2010/11:T211 av Tina Ehn och Jan Lindholm (båda MP) yrkandena 1–4,

2010/11:T225 av Jan Lindholm (MP),

2010/11:T253 av Gustav Fridolin (MP),

2010/11:T254 av Jan Lindholm och Jonas Eriksson (båda MP),

2010/11:T261 av Maria Stenberg (S),

2010/11:T379 av Tina Ehn (MP) yrkandena 1–4 och

2010/11:T503 av Jabar Amin (MP) samt

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

Ställningstagande

Riksdagen bör i normalfallet inte besluta om utbyggnader och underhållsinsatser när det gäller olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Jag vill emellertid framhålla att de motionsförslag som har väckts av företrädare för Miljöpartiet ingår i ett genomarbetat system av infrastruktuursatser.

som är nödvändiga att göra under planeringsperioden, bl.a. av klimatskäl. Samtliga förslag återfinns i Miljöpartiets utvecklingsplan för järnvägen. Många av motionsförslagen finns även med i den rödgröna infrastrukturöverenskommelsen.

Motionerna handlar om nödvändiga satsningar för person- och godstrafiken (t.ex. på Norrbotniabanan och dubbelspår Falun–Borlänge på Dalabanan) satsningar på lågtrafikerade banor (Inlandsbanan, Bohusbanan, Västerdalsbanan och Stångadalsbanan) och ökade anslag till cykelvägar (cykelväg 117).

Kollektivtrafikbranschens partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik, vilket utskottet hänvisar till i betänkandet, kräver större investeringar i järnvägsnätet än vad regeringen föreslår. Miljöpartiet har även som mål att fördubbla godstransporter på järnväg och minska lastbilstrafiken med en tredjedel till 2020. För att nå det målet är det bl.a. nödvändigt att bygga bort flaskhalsar som enkelspåret Falun–Borlänge.

Cykelvägar anses av många, till skillnad mot vägsatsningar, vara ett kommunalt ansvar. Vi håller inte med. Ska vi få ett kraftigt utbyggt cykelvägnät i landet måste de statliga anslagen höjas.

Miljöpartiets förslag till kraftigt utökad planeringsram för planeringsperioden 2010–2021 inrymmer både de projekt som motionärerna förespråkar och många andra angelägna projekt i landet.

Närmare argumentation framgår av respektive motion.

Detta bör ges regeringen till känna.

7. Andra särskilda infrastrukturåtgärder m.m., punkt 12 (V) av Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2010/11:T236 av Siv Holma m.fl. (V) och

2010/11:T237 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V),

bifaller delvis motion

2010/11:T503 av Jabar Amin (MP) och

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

Ställningstagande

Riksdagen bör i normalfallet inte besluta om utbyggnader och underhållsinsatser när det gäller olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Jag anser emellertid att frågorna om malmtransporter har en sådan vikt att de bör

behandlas särskilt. Norrbotniabanan, Malmbanan och järnväg från Kaunisvaara är viktiga komponenter för att man ska kunna klara behoven av malmtransporter.

Byggande av Norrbotniabanan

Norrbotniabanan är en tänkt ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå som är en naturlig förlängning av Ostkustbanan och Botniabanan.

Regeringen fastställde i mars 2010 infrastrukturplanen för Sverige, Nationell plan för transportsystemet 2010–2021. I planen fanns dock inte Norrbotniabanan med som objekt.

Detta finner vi märkligt.

Den nuvarande stambanan genom övre Norrland har låg kapacitet och många stigningar och kurvor. Samtidigt innebär förekomsten av en enda bana stor sårbarhet när det gäller tågtransporter.

Norrbotniabanan är av stor betydelse för det svenska näringslivet och i synnerhet för vår basindustri. I dag kommer mer än hälften av den tunga godstrafiken i Sverige från norr med destination i söder. Att bygga ut järnvägsnätet med Norrbotniabanan innebär väsentliga möjligheter att effektivisera företagens transporter; kostnaderna beräknas kunna minska med 30 %.

Vidare skulle Norrbotniabanan komma att ha stor betydelse för att öka det regionala resandet mellan de norrländska kuststäderna. Möjligheten att arbetspendla skulle öka påtagligt genom Norrbotniabanan. Även pendling för studier skulle öka. Från alla orterna längs Norrbotniabanan kommer man att kunna nå något av universiteten i Luleå eller Umeå inom 45 minuter. Med halverade restider mellan städerna får medborgarna ökad tillgång inte bara till arbets- och studieplatser utan även till kultur, utbildning och samhällsservice.

Även besöksnäringen är en stor och växande verksamhet i regionen och som i hög grad skulle kunna utvecklas ytterligare med en välbärgen och modern järnväg som Norrbotniabanan skulle utgöra.

I sammanhanget är det också viktigt att se Norrbotniabanans potential i ett europeiskt transportperspektiv. Norrbotniabanan skulle utgöra en strategisk del av infrastruktursystemet i Barentsområdet med alla dess råvarutillgångar.

I valrörelsen lovade ett flertal företrädare att banan skulle byggas även med en borgerlig regering. Det är nu dags att leva upp till detta mycket konkreta vallöfte. Det kan konstateras att en utbyggnad av järnvägsnätet med Norrbotniabanan skulle kosta ungefär lika mycket som de få mil motorväg som projektet Förbifart Stockholm omfattar.

De rödgröna har föreslagit att en första etapp av banan byggs 2014–2017 och till en beräknad kostnad av 10 miljarder kronor. Vilken del av banan som ska ingå i den första etappen bör bli föremål för vidare analys. Vårt förslag innebär att projektet finansieras genom lån i Riksgälden. Förutom den statliga finansieringen bör även en eventuell medfinansiering tas upp till diskussion med näringslivet.

Utökad kapacitet på Malmbanan

Malmbanan är en mycket betydelsefull järnvägssträcka för basindustrin i norra Sverige. Den har bidragit till att finansiera stora infrastruktursatsningar i övriga Sverige på grund av sin stora lönsamhet. Den är en av de mest lönsamma järnvägssträckorna i Europa och har en avgörande betydelse för bl.a. gruvindustrins positiva utveckling i vårt land.

Fler aktörer på Malmbanan ger mycket hög störningskänslighet. Sommartid är situationen ohållbar.

I dag är Malmbanans bristande kapacitet en begränsning för de företag som använder banan. Det gäller främst LKAB, som har en planerad produktionsökning från 27 miljoner ton per år till 37 miljoner ton per år och möjlighet till en ytterligare utökning till 40 miljoner ton per år.

Härtill kommer Kaunisvaara i Pajala kommun, en av Europas största järnmalmsgruvor, att öppna under det kommande året. Gruvan skapar flera hundra arbetstillfällen och kommer att innebära ett uppsving för hela regionen under många år framöver. Driften vid gruvan kommer att generera ett extremt stort transportbehov, främst i fråga om malmtransporter. För att dessa ska kunna ske på ett hållbart sätt krävs investeringar i ny järnväg. Alternativet är mycket omfattande tunga transporter med lastbil som kommer att skapa omfattande miljöproblem och slitage på vägarna i årtionden framöver. Det handlar om så mycket som 200 lastbilar, 36 meter långa och därtill extremt tunga, som ska rulla dygnet runt på vägar som i många fall är i dåligt skick. Trafikverket har uttalat sin skepsis mot att ge de dispenser som krävs för denna trafik.

Regeringen har valt att i Nationell plan för transportsystemet 2010–2021 inte ha med de nödvändiga järnvägsinvesteringarna för att frakta malmen med järnväg. Bland annat på grund av det vill gruvföretaget i stället skeppa ut malmen från Narvik. Det betyder att malmen först transporteras med lastbil 16 mil till Svappavaara, för att där lastas om till befintlig järnväg.

Detta är inte ett hållbart sätt att transportera malm. Därför behövs ny järnväg från Kaunisvaara. En lösning vore en ny järnväg mellan Kaunisvaara och Svappavaara, varvid järnvägen från gruvan koppas ihop med den befintliga Malmbanan. En alternativ lösning vore en ny järnväg med finsk spårbredd till Kolari på finska sidan och att man sedan på finsk järnväg fraktar malmen ned till Haparanda. Därifrån kan man sedan lägga ned en finsk spårbredd i samband med bygget av Haparandabanan, vilket möjliggör att Kalix blir svensk utskeppningshamn för malmen.

Sammanfattning

Med Norrbotniabanan skulle Sverige få en järnväg som fyller den moderna tidens krav på tillgänglighet och som skulle få stor betydelse inte bara för de norra delarna av Sverige utan för hela landet. Regeringen bör se till att en första etapp av banan byggs 2014–2017.

Vidare bör regeringen studera förutsättningarna för att utöka kapaciteten på Malmbanan och lägga fram ett kostnadsförslag för olika järnvägsalternativ för transporter av malm från gruvan i Kaunisvaara.

Detta bör ges regeringen till känna.

Särskilda yttranden

1. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (S, MP, V)

Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V) och Leif Jakobsson (S) anför:

Inledning

Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet har i en gemensam vårmotion och i en gemensam regeringsplattform presenterat vår politik för en ny färdriktning för Sverige. I valet fick vare sig den borgerliga alliansen eller vi rödgröna egen majoritet i riksdagen. Den sittande regeringen har valt att fortsätta i minoritet. Vi har valt att fullfölja vårt åtagande mot de väljare som röstade rödgrönt och har därför lagt fram ett gemensamt alternativ till regeringens budgetförslag, baserat på våra vallöften.

Målet för vår politik är att Sverige ska vara ett jämlikt land. Ska målet kunna nås behöver fler möjligheter skapas. Barnens framtid ska inte avgöras av vad föräldrarna tjänar eller var man bor. Utbildning och trygghet ska vara för alla, så att vi kan utvecklas genom hela livet. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter att påverka både sina egna liv och samhällsutvecklingen i stort. Ingen ska hindras av diskriminering. Alla ska kunna förverkliga sina drömmar och utveckla sina förmågor.

Ett jämlikt Sverige är ett framgångsrikt Sverige. Där tas all begåvning, alla talanger och all arbetsvilja till vara. Där bryr vi oss om varandra och där kan man känna sig trygg. Engagemang och nyfikenhet förvandlas till nya idéer och växande företag, och därmed jobb och framtidstro. Så kan Sverige konkurrera med kunskap och förnyelse i en värld av ständigt tuffare internationell konkurrens. Ett jämlikt Sverige förutsätter ett jämställt Sverige. För att minska klyftorna mellan kvinnor och män behöver en rad strukturella reformer genomföras. De ekonomiska skillnaderna mellan kvinnor och män ska minska. Att hålla samman Sverige är det viktigaste uppdraget för oss rödgröna partier.

I dag går utvecklingen i motsatt riktning. Unga möter stängda dörrar. Långtidsarbetslösheten biter sig fast på farligt höga nivåer. Svårt sjuka människor görs försäkringslösa. Klyftorna ökar, både mellan människor med höga och låga inkomster och mellan män och kvinnor. Den här utvecklingen är inte värdig ett välfärdsland som Sverige. På längre sikt hotar den förutsättningarna för jobb och ekonomisk utveckling.

Men det går att byta färdriktning. Det finns många företag som ropar efter arbetskraft, men inte hittar rätt kompetens – samtidigt som det finns många unga som inte vill något hellre än att jobba. Det finns stora investeringar som behöver göras i kollektivtrafik, järnvägar, bostäder, energief-

fektivisering och förnybar energi för att möta klimatutmaningen och göra Sverige till världsledande på grön omställning och miljöteknik – och många positiva följeffekter i form av jobb och ekonomisk utveckling om vi tar vara på möjligheterna. Det finns så mycket kreativitet, engagemang och framtidstro – bara alla får chansen att växa.

Ett långsiktigt hållbart Sverige är ett framgångsrikt Sverige där vi är beredda att ta ansvar för ekonomin, för jobben, för skolan, vården och omsorgen. För trygghet i livets olika skeden, för miljön och för kommande generationer. För oss är öppna gränser en förutsättning för en ansvarsfull ekonomisk politik. En öppnare värld där människor ges möjlighet att söka arbete i andra länder och där solidaritet och rätten att söka skydd undan förföljelse är självklar.

Sverige ska tillbaka till överskott i de offentliga finanserna. Reformerna ska bara genomföras om det statsfinansiella läget så tillåter. De budgetpolitiska målen ska ligga fast. Vi lovar att inte sänka skatterna på lånade pengar. Vi vill att regeringen tillsätter en jämlikhetskommission för att analysera skillnader i livsvillkor och föreslå förändringar för att öka den sociala rörligheten.

Ett modernt välfärdsland där jobben, miljön och minskade klyftor sätts först – det är vårt framtidsland.

Riksdagen har fattat beslut om att de ramar som återfinns i regeringens budgetproposition inte får överskridas. Däremot återstår frågan om hur anslagen inom ramarna ska fördelas.

Vi har högre ambitioner än regeringen på utgiftsområde 22 Kommunikationer. Därmed väljer vi att lägga fram ett särskilt yttrande som redovisar vilken inriktning vi vill se på politiken inom utgiftsområdet.

Budgetåret 2011

Transporter

Transporterna står för en stor del av miljöbelastningen i vårt samhälle. Vi finner att valrörelsen hösten 2010 med stor tydlighet visade att regeringen snarare ser klimatåtgärder än klimatförändringar som det stora hotet mot Sveriges framtid. I den nu framlagda budgetpropositionen saknas följaktligen de politiska initiativ som krävs för att Sverige ska kunna bidra konstruktivt till att klara den globala klimatfrågan.

Om vi inte gör något nu för att stoppa klimatförändringarna blir konsekvenserna stora, både för enskilda människor och samhällsekonomin som helhet. En viktig insikt är således att det blir billigare att agera nu än att vänta. Mot den bakgrunden måste fler transporter – inte minst när det gäller gods – styras över från väg till järnväg.

I budgetpropositionen blir det tydligt hur regeringen i sin nationella plan för infrastrukturen 2010–2021 kraftigt minskar ambitionerna att investera i järnväg och kollektivtrafik. Investeringarna i ny järnväg mer än halveras jämfört med under förra mandatperioden medan väginvestering-

arna ökar kraftigt. Med regeringens politik kommer investeringarna i väg att vara mer än dubbelt så stora som investeringarna i järnväg år 2014. Trots tågkaoset vintern 2009–2010 har regeringen valt att satsa mindre på drift och underhåll av järnvägen.

Som ett första steg vill vi satsa 760 miljoner kronor 2011 och 2 400 miljoner kronor 2012 i höjt anslag för järnvägs- och kollektivtrafiksatsningar samt banunderhåll. Pengarna ska framför allt gå till satsningar på urban kollektivtrafik och cykel, ökade anslag till drift och underhåll av järnväg, satsningar i hela landet med fokus på jobb och klimat samt en buss- och cykelsatsning i Stockholm. Pengarna för 2011 fördelas med 487 miljoner kronor till regional kollektivtrafik (under anslaget 1:1 Väghållning) och 273 miljoner kronor till projektering av strategiska infrastrukturobjekt och stärkt underhåll (under anslaget 1:2 Banhållning).

Politiken för IT-samhället

Det har visat sig att alltför många människor inte har tillgång till eller kan använda IT, främst när det gäller Internet. Vi vill motverka den s.k. digitala klyftan. Vi föreslår ett stöd om 50 miljoner kronor för att stimulera lösningar som gör Internet tillgängligt för fler. Medlen bör tillföras anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation*.

Sammanfattning

Vårt förslag till ändringar av anslagen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i förhållande till regeringens förslag redovisas i följande tabell.

Anslag	Regeringens förslag (tkr)	Förändring (tkr)
1:1 Väghållning	20 702 367	487 000
1:2 Banhållning	12 824 814	273 000
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	120 000	50 000
Summa		810 000

Vi kan konstatera att med vårt förslag om medelsram och politiska riktlinjer skulle de mycket angelägna investeringar och underhållsåtgärder som vi pekat på i det föregående kunna genomföras.

För perioden 2010–2021

Transporter

Vi anser att man bör göra så stora satsningar på järnväg och på kollektivtrafik som är nödvändiga för att människor och företag enklare ska kunna göra klimatsmarta transportval. Samtidigt innebär sådana satsningar det skapas jobb och att Sveriges konkurrenskraft stärks.

Enligt vår mening bör satsningarna innebära en fördubbling av investeringarna i järnväg och kollektivtrafik jämfört med regeringens förslag. Detta innebär att ca 100 miljarder kronor under planperioden 2010–2021 behövs utöver regeringens förslag.

För att säkerställa och förbättra tillförlitligheten i järnvägssystemet krävs *ökade anslag för drift och underhåll*. Inte minst har tågkaoset under både den förra och den nuvarande vintern visat bristerna i driften och underhållet samt i organisationen. För effektiva godstransporter och en attraktiv persontrafik är det nödvändigt att systemet fungerar året om, oavsett väderlek. Enligt Trafikverkets rekommendationer för att man ska nå höga ambitioner för underhåll och drift av järnvägen krävs en höjning av anslagen. Vi föreslår därför en höjning av anslaget med 8 miljarder kronor under planperioden. Detta kommer att leda till påtagligt minskade förseningar inom tågtrafiken och öka kapaciteten för godstrafiken.

Vi vill också göra en *satsning på godstransporter som är effektivare och har mindre miljöpåverkan*. Vi anser bl.a. att 2 miljarder kronor bör avsättas för en godspott för finansiering av exempelvis spåranslutning till hamnar, kombiterminaler och elektrifiering av hamnanslutna spår. Ansökan om medel ska kunna göras hos Trafikverket, som fördelar dem på grundval av dels lokala och regionala behov, dels den bedömda samhälls- och klimatnyttan. Vi anser även att strategiska hamnar och kombiterminaler ska pekas ut i syfte att ge dem prioritet i fördelningen av statliga infrastrukturinvesteringar.

Slutligen anser vi att Sverige bör göra en *satsning på höghastighetsbanor*. Vi förordar att de första banorna blir Ostlänken och sträckan Göteborg–Borås. Vidare vill vi att det görs en storsatsning på kollektivtrafik, inte minst i Stockholmsregionen, där trängsel och köer samt utsläpp av koldioxid, partiklar m.m. är ökande problem. För att öka andelen som åker med kollektivtrafik bör man också inleda försök med billigare kollektivtrafik för resenärerna.

2. Andra särskilda infrastrukturåtgärder m.m., punkt 12 (S)

Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S),
Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S) och Leif Jakobsson (S) anför:

Vi anser att riksdagen normalt sett inte bör besluta om utbyggnader och underhållsinsatser av olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Med anledning av de motionsförslag som behandlas i detta avsnitt vill vi dock klarlägga att de socialdemokratiska motionerna innebär omfattande satsningar för att man ska kunna åstadkomma ett effektivt och hållbart framtida transportsystem. Satsningarna innehåller 100 miljarder kronor ytterligare till järnvägens infrastruktur än vad regeringen anvisat för planperioden 2010–2021. Med vårt förslag till kraftigt utökad planeringsram tillgodoses en stor del av de motionsförslag som lagts fram till förmån för främst olika angelägna järnvägsprojekt i landet.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2010/11:1 Budgetpropositionen för 2011 utgiftsområde 22:

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2011 för ramanslaget 1:1 Väghållning ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 41 200 000 000 kronor under 2012–2063 (avsnitt 3.8.1).
2. Riksdagen godkänner att regeringen för 2011 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 7 452 000 000 kronor för prioriterade vägprojekt m.m. (avsnitt 3.8.1).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2011 för ramanslaget 1:2 Banhållning ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 80 000 000 000 kronor under 2012–2050.
4. Riksdagen godkänner att regeringen för 2011 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 12 948 000 000 kronor för prioriterade järnvägsprojekt m.m. (avsnitt 3.8.2).
5. Riksdagen godkänner att regeringen för 2011 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 18 000 000 000 kronor till Botniabanan AB (publ) för fortsatt utbyggnad av Botniabanan (avsnitt 3.8.2).
6. Riksdagen godkänner att riksdagens tidigare ställningstaganden rörande inrättande av en särskild myndighet för rikstrafikfrågor – Rikstrafiken – ska upphöra att gälla (avsnitt 3.8.3).
7. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och föreslagen prisrestriktion samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.4).
8. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2011 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.4).
9. Riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för 2011–2013 (avsnitt 3.8.4).
10. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2011 för ramanslaget 1:7 Trafikavtal ge Trafikverket befogenheter att ingå ekonomiska förpliktelser i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafik-tjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphand-

- ling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 3 500 000 000 kronor under 2012–2022 (avsnitt 3.8.8).
11. Riksdagen godkänner att riksdagens tidigare ställningstaganden rörande betalnings- och avgiftsvillkor för trafiken på den fasta förbindelsen över Öresund ska upphöra att gälla (avsnitt 3.8.15).
 12. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsva- righet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.16).
 13. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2011 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.16).
 14. Riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsver- ket för 2011–2014 (avsnitt 3.8.16).
 15. Riksdagen godkänner Statens järnvägars ekonomiska mål och finan- sieringsmodell samt bemyndigar regeringen att för 2011 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen för- ordar (avsnitt 3.8.17).
 16. Riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Statens järn- vägar för perioden 2011–2013 (avsnitt 3.8.17).
 17. Riksdagen bemyndigar regeringen att överlåta statens aktier i Arlan- daban Infrastructure AB till Svensk-Danska Broförbindelsen SVE- DAB Aktiebolag (avsnitt 3.9.4).
 18. Riksdagen bemyndigar regeringen att vidta de åtgärder som krävs för att genomföra överlåtelsen enligt punkt 17 (avsnitt 3.9.4).
 19. Riksdagen bemyndigar regeringen att låta fusionera Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag och Arlandaban Infrastructure AB (avsnitt 3.9.4).
 20. Riksdagen bemyndigar regeringen att vidta de åtgärder som krävs för att genomföra fusionen enligt punkt 19 (avsnitt 3.9.4).
 21. Riksdagen godkänner att regeringen överför förvaltningen av sta- tens aktier i Swedish National Road Consulting AB till Regerings- kansliet (avsnitt 3.9.5).
 22. Riksdagen godkänner att regeringen överför förvaltningen av sta- tens aktier i LFV Aviation Consulting AB till Regeringskansliet (avsnitt 3.9.5).
 23. Riksdagen bemyndigar regeringen att överlåta statens aktier i Swe- dish National Road Consulting AB och LFV Aviation Consulting AB till ett och samma statligt ägda aktiebolag (avsnitt 3.9.5).
 24. Riksdagen bemyndigar regeringen att överföra samtliga tillgångar och skulder i Swedish National Road Consulting Aktiebolag och LVF Aviation Consulting AB till ett och samma statligt ägda aktie- bolag eller att fusionera bolagen (avsnitt 3.9.5).

25. Riksdagen bemyndigar regeringen att förvärva ett aktiebolag till vilka statens aktier eller samtliga tillgångar och skulder i Swedish National Road Consulting Aktiebolag och LfV Aviation Consulting AB överläts enligt punkterna 23–24 (avsnitt 3.9.5).
26. Riksdagen bemyndigar regeringen att helt eller delvis avyttra statens aktier i Swedish National Road Consulting Aktiebolag och LfV Aviation Consulting AB eller det aktiebolag till vilket aktierna överförs enligt punkterna 23–24 (avsnitt 3.9.5).
27. Riksdagen bemyndigar regeringen att som likvid vid en avyttring av aktierna i Swedish National Road Consulting Aktiebolag och LfV Aviation Consulting AB eller det aktiebolag till vilket aktierna överförs enligt punkterna 23–24, utöver kontanter ta emot aktier eller andra former av tillgångar (avsnitt 3.9.5).
28. Riksdagen bemyndigar regeringen att avyttra de andra tillgångar än kontanter som staten erhåller som likvid enligt punkt 27 (avsnitt 3.9.5).
29. Riksdagen bemyndigar regeringen att vidta de åtgärder som krävs för att genomföra punkterna 21–28 (avsnitt 3.9.5).
30. Riksdagen godkänner att de kostnader som uppkommer för staten i samband med en avyttring av dess aktier i Swedish National Road Consulting Aktiebolag och LfV Aviation Consulting AB eller det aktiebolag till vilket aktierna överförs enligt punkterna 23–24, får avräknas mot försäljningsintäkterna (avsnitt 3.9.5).
31. Riksdagen fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor under 2011 (avsnitt 4.7.1).
32. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2011 för ramanslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 220 000 000 kronor under 2012–2015 (avsnitt 4.7.2).
33. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2011 för ramanslag 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 95 000 000 kronor under 2012–2013 (avsnitt 4.7.5).
34. Riksdagen anvisar för budgetåret 2011 utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställningen under avsnitt 1 i propositionen.

Motion väckt med anledning av redogörelse 2010/11: RRS7

2010/11:T1 av Anders Ygeman m.fl. (S):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ökade resurser för investeringar i nya spår samt drift och underhåll.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2010

2010/11:T204 av Elisabeth Svantesson och Lotta Olsson (båda M):

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

2010/11:T207 av Anders Sellström (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återuppta samtal med den berörda regionens folkvalda om medfinansiering av Norrbotniabanan.

2010/11:T210 av Mats Gerdau och Gustav Blix (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.

2010/11:T211 av Tina Ehn och Jan Lindholm (båda MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Inlandsbanans underhållsbehov och om en översyn av finansieringssystemet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se Inlandsbanan som en integrerad del av det nordiska järnvägsnätet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillsammans med ägarkommunerna ge Inlandsbanan de möjligheter som krävs för att utveckla tåg och lok som drivs med alternativa bränslen eller el.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge förutsättningar för att utveckla Inlandsbanan enligt den utvecklings- och handlingsplan som finns framtagna för Inlandsbanan.

2010/11:T214 av Bengt-Anders Johansson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om riksväg 26 och Smålandsstenar.

2010/11:T216 av Anders Sellström (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ansöka om TEN-status för Europaväg 12.

2010/11:T219 av Gustav Nilsson (M):

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

2010/11:T220 av Henrik Ripa (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en tvärförbindelse mellan E20 och riksväg 40.

2010/11:T222 av Liselott Hagberg och Karin Granbom Ellison (båda FP):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att planeringen av höghastighetsbanor bör följa Utredningen om höghastighetsbanors förslag till etappindelning, där sträckan Järna–Linköping, den s.k. Ostlänken, finns med i etapp 1.

2010/11:T223 av Liselott Hagberg (FP):

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

2010/11:T225 av Jan Lindholm (MP):

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

2010/11:T230 av Maria Lundqvist-Brömster (FP):

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

2010/11:T232 av Andreas Carlson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att undersöka möjligheterna att få till stånd den s.k. Europakorridoren för att underlätta omlastning av gods från lastbil till tåg i knutpunkten Jönköping.

2010/11:T233 av Anna SteeleKarlström och Gunnar Andrén (båda FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Södertörns infrastruktur för jobb och tillväxt.

2010/11:T236 av Siv Holma m.fl. (V):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör undersöka och lägga fram förslag till hur byggnation av Norrbotniabanan kan påbörjas redan under denna mandatperiod.

2010/11:T237 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen utifrån andemeningen i motionen bör återkomma med ett kostnadsförslag för olika järnvägsalternativ för transport av malm från gruvan i Kaunisvaara.

2010/11:T238 av Gunnar Andrén (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att – förutom den nödvändiga utbyggnaden av Förbifart Stockholm och Citybanan – bygga vidare på Stockholmsregionens tunnelbana för framkomlighetens, resenärernas och miljöns skull och för att minska trängseln ovan jord.

2010/11:T239 av Gunnar Andrén (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta Transportstyrelsen utreda frågan om en järnvägsförbindelse till Kapellskär för ökade godstransporter.

2010/11:T240 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 ge Transportstyrelsen i uppdrag att förbereda för att Europaväg E18 får motorvägsstandard också på det 18 km långa vägvägsnittet Rosenkälla–Söderhall.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av upprustning av riksväg 77.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 280 på sträckan Rimbo–Hallstavik.

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att tillsammans med Norrtälje stad se till att Förbifart Norrtälje väster om nuvarande riksväg 76 omgående kan påbörjas.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 276.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av färjor drivna av Transportstyrelsen för den bofasta befolkningen på öarna i skärgården i Norrtälje och andra kommuner där fasta landförbindelser saknas.

2010/11:T241 av Carina Hägg (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för höghastighetsbanor.

2010/11:T250 av Solveig Zander (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en förbindelse för trafik mellan Skokloster och Knivsta i Uppsala län.

2010/11:T251 av Per-Ingvar Johnsson (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av dubbelspår eller partiellt dubbelspår för att möjliggöra utökad tågtrafik på sträckorna Hässleholm–Kristianstad och Hässleholm–Helsingborg.

2010/11:T253 av Gustav Fridolin (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att i samarbete med berörd kommun anlägga en cykelväg längs riksväg 117 mellan byarna Emmaljunga och Vittsjö.

2010/11:T254 av Jan Lindholm och Jonas Eriksson (båda MP):

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

2010/11:T257 av Annicka Engblom m.fl. (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnaden av E22.

2010/11:T260 av Johan Andersson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för höghastighetsbanor kopplade till det europeiska höghastighetsnätet.

2010/11:T261 av Maria Stenberg (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utöka kapaciteten på Malmbanan.

2010/11:T263 av Lars Elinderson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det s.k. stambanealternativet bör utredas som huvudalternativ för den långsiktiga utbyggnaden av det svenska järnvägsnätet.

2010/11:T264 av Staffan Danielsson (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla och förbättra järnvägen och vägen mellan Väster-
vik och Linköping.

2010/11:T268 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fortsatt prioritering av Söderåsbanan.

2010/11:T269 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en fast förbindelse över Öresund mellan Helsing-
borg och Helsingör.

2010/11:T270 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M):

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

2010/11:T273 av Sven-Erik Österberg m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av investeringar i Mälardalen.

2010/11:T277 av Johan Löfstrand m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för projektering av Ostlänken.

2010/11:T278 av Kurt Kvarnström och Raimo Pärssinen (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att inom befintliga ekonomiska ramar prioritera upp riksväg 68 från Avesta och norrut.

2010/11:T285 av Catharina Bråkenhielm och Jan-Olof Larsson (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utveckla trafiken på Bohusbanan och rusta upp Bohusbanans norra del.

2010/11:T295 av Anders Hansson (M):

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

2010/11:T305 av Nina Lundström (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fortsatta infrastruktursatsningar för att främja utvecklingen för Gotland och Stockholms län.

2010/11:T307 av Henrik Ripa m.fl. (M):

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

2010/11:T310 av Christina Karlsson och Eva Sonidsson (båda S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra de kvarvarande svenska projekten i Botniska korridorerna.

2010/11:T314 av Carin Runeson och Kurt Kvarnström (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av Bergslagspendeln.

2010/11:T315 av Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda S):

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

2010/11:T316 av Billy Gustafsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utbyggnad av E22 i Östergötland.

2010/11:T318 av Katarina Köhler (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om standarden på Europavägarna i övre Norrland.

2010/11:T319 av Katarina Köhler (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att dra om E4:an genom Skellefteå.

2010/11:T320 av Cecilie Tenfjord-Toftby m.fl. (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att prioritera sträckan Borås–Göteborg.

2010/11:T323 av Cecilie Tenfjord-Toftby m.fl. (M):

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

2010/11:T328 av Peter Johnsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av medel till bärighets- och tjälsäkring av grusvägar i Dalsland.

2010/11:T330 av Peter Johnsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra samtliga delar av Trollhättepaketet.

2010/11:T331 av Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i Götalandsbanan.

2010/11:T332 av Jörgen Hellman m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta investeringsbehovet i vägar och järnvägar samt bredbands- och mobiltelefoninätet i Dalsland.

2010/11:T334 av Anders W Jonsson och Emil Källström (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om upprustning av delar av Ostkustbanan och Ådalsbanan mellan Gävle och Härnösand.

2010/11:T339 av Jonas Jacobsson och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att snarast färdigställa utbyggnaden av Västkustbanan till dubbelspår längs hela sträckningen.

2010/11:T340 av Jonas Jacobsson m.fl. (M):

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

2010/11:T341 av Jan R Andersson m.fl. (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en ny kustjärnväg längs Smålandskusten med anslutning i norr till Tjustbanan mot Linköping och i söder via Emmabodabanan mot Karlskrona.

2010/11:T342 av Jan R Andersson och Finn Bengtsson (båda M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om riksväg 34 mellan Vimmerby och Linköping.

2010/11:T343 av Jan R Andersson och Finn Bengtsson (båda M):

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

2010/11:T344 av Andreas Carlson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tidigarelägga budgeterad ombyggnad av riksväg 26 sträckan Mullsjö–Jönköping och att belysa trafiksituationen vid Smålandsstenar utmed riksväg 26.

2010/11:T345 av Ulf Nilsson m.fl. (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda de samhällsekonomiska fördelarna med kraftigt sänkta avgifter på Öresundsbron.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda hur eventuella framtida broavgifter kan användas till väg- och järnvägsinvesteringar i Skåne–Själland.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheterna till en ökad skattefinansiering av Öresundsbron och den kommande HH-förbindelsen.

2010/11:T346 av Emma Carlsson Löfdahl (FP):

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

2010/11:T353 av Yvonne Andersson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram detaljerade kostnadskalkyler för de olika etapperna i Europakorridoren så att denna kan uppföras.

2010/11:T354 av Anders Andersson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att infrastrukturen i sydöstra Sverige måste förstärkas.

2010/11:T357 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en charterflygplats i Dalafjällen.

2010/11:T358 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en upprustning av Västerdalsbanan.

2010/11:T366 av Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för tunnelförläggning av järnvägen genom Sundsvalls centrum.

2010/11:T372 av Clas-Göran Carlsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för svenska höghastighetsbanor med anslutning till det europeiska nätet.

2010/11:T374 av Carina Adolfsson Elgestam m.fl. (S):

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

2010/11:T377 av Stina Bergström m.fl. (MP):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra en avsiktsförklaring för att bygga ut en infrastruktur för höghastighetståg som kan avlasta den befintliga järnvägen, så att den har utrymme för mer pendel- och godståg utan att vara så sårbar för störningar.

2010/11:T378 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillsätta en utredning med uppgift att se vilka prioriterade kollektivtrafikinvesteringar i Stockholmsregionen som skulle kunna genomföras för den summa som Förbifart Stockholm beräknas kosta, dvs. ca 28 miljarder kronor.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör göras nya kostnadsberäkningar av Förbifart Stockholm, där bl.a. merkostnader för att nå miljö kvalitetsnormerna i tunneln inkluderas.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör uppdatera beräkningarna från 2005 av ökade klimatgasutsläpp till följd av Förbifart Stockholm.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att planerna på Förbifart Stockholm bör avbrytas som en följd av målsättningen att finna långsiktigt hållbara trafiklösningar i Stockholmsregionen.

2010/11:T379 av Tina Ehn (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att förlänga Bohusbanan till Oslo.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återuppta persontrafiken på Lysekilsbanan.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att åtgärda den låga höjden i tunnarna norr om Uddevalla för att godstrafik med Stora Ensos SECU-boxar ska vara möjlig på banan.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att rusta banan en längre sträcka och att ge Västra Götalandsregionen i uppdrag att förskottera pengar till upprustning sista biten in till Strömstad.

2010/11:T384 av Peter Hultqvist m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ytterligare investeringar i E16-projektet Gävle–Malung–Oslo, riksväg 70 Enköping–Idre samt riksväg 50, Bergslagsdiagonalen.

2010/11:T385 av Peter Hultqvist m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningar för investeringar utmed Dalabanan för att åstadkomma kortare restid och regionförstoring.

2010/11:T390 av Peter Hultqvist m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att utpeka Bergslagsbanan som ett nationellt godsstråk samt för investeringar i banan.

2010/11:T391 av Monica Green m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga om E20 till fyrfältsväg.

2010/11:T392 av Carin Runeson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att vidta åtgärder för Bergslagsbanan.

2010/11:T393 av Susanne Eberstein och Marie Nordén (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att rusta upp Mittbanan.

2010/11:T394 av Christer Adelsbo m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna att prioritera satsningar på E22.

2010/11:T398 av Sven-Erik Bucht och Fredrik Lundh Sammeli (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att starta byggandet av Norrbotniabanan.

2010/11:T399 av Sven-Erik Bucht m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att genomföra angelägna investeringar i Malmfältens transportsystem.

2010/11:T400 av Pyy Niemi m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av investeringar i vägar och järnvägar i Uppsala län.

2010/11:T403 av Agneta Gille (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för järnvägstrafik från Uppsala till Östhammar.

2010/11:T405 av Eva-Lena Jansson m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att prioritera dubbelspår och trippelspår vid trångsektorer.

2010/11:T408 av Monica Green m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att öka kapaciteten på Västra stambanan.

2010/11:T413 av Lars Beckman m.fl. (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att utöka spårkapaciteten Uppsala–Gävle–Härnösand.

2010/11:T414 av Lars Beckman (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förstärka tågtrafiken till och från Norrland.

2010/11:T417 av Boriana Åberg m.fl. (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av möjligheterna till ett återupptagande av persontrafiken på Lommabanan.

2010/11:T418 av Tuve Skånberg och Otto von Arnold (båda KD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av E22 till full motorvägsstandard.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förbättringar för järnvägspendling i regionen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tågförbindelse till Malmö och Sturups flygplats.

2010/11:T419 av Tuve Skånberg och Otto von Arnold (båda KD):

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

2010/11:T423 av Helena Lindahl och Emil Källström (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skyndsamt jobba för att hitta en finansiering för genomförandet av en av Norrbotniabanans första delsträckor, Piteå–Skellefteå.

2010/11:T428 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (båda S):

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

2010/11:T431 av Irene Oskarsson (KD):

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

2010/11:T433 av Lars-Axel Nordell (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en förstudie bör inledas om Nobelbanan.

2010/11:T435 av Lars-Axel Nordell (KD):

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

2010/11:T438 av Carina Ohlsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga ut och utveckla Kinnekullebanan.

2010/11:T440 av Bengt-Anders Johansson och Betty Malmberg (båda M):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den av regeringen tidigare aviserade nya utredningen av förutsättningar och kostnader för höghastighetsbanor i Sverige skyndsamt tillsätts.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av åtgärder på kort sikt för en lösning av kapacitetsproblemet på det svenska järnvägsnätet och särskilt på Västra stambanan och Södra stambanan.

2010/11:T441 av Irene Oskarsson (KD):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förutsättningar bör skapas för att bygga spår för höghastighetståg i Sverige.

2010/11:T443 av Carina Hägg m.fl. (S):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av åtgärder på kort och lång sikt för en lösning av kapacitetsproblemen på det svenska järnvägsnätet och särskilt på Västra stambanan och Södra stambanan.

2010/11:T444 av Krister Örnfjäder (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av fungerande person- och godstransporter i skärgården.

2010/11:T445 av Jörgen Hellman m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga dubbelspår mellan Herrljunga och Uddevalla.

2010/11:T446 av Kerstin Haglö m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättring av infrastrukturen i Blekinge.

2010/11:T447 av Anders Ygeman m.fl. (S, MP, V):

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

	Anslag	Regeringens förslag (tkr)	Förändring (tkr)
1:1	Väghållning	20 702 367	487 000
1:2	Banhållning	12 824 814	273 000
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	120 000	50 000
	Summa		810 000

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att av klimat- och jobbskäl öka investeringarna i järnväg och annan kollektivtrafik.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avvisa privata aktörer i utfärdandet av körkort samt lotsning.

2010/11:T448 av Håkan Juholt m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera behovet av investeringar i infrastrukturen i Kalmar län.

2010/11:T451 av Gunnar Sandberg och Marie Nordén (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga ut E14.

2010/11:T453 av Gunnar Sandberg och Marie Nordén (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en öst-västlig transportkorridor.

2010/11:T454 av Gunnar Sandberg och Marie Nordén (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera behovet av infrastruktur-satsningar i Jämtlands län.

2010/11:T456 av Gunnar Sandberg och Marie Nordén (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att etablera snabbtågstrafik mellan Östersund och Umeå.

2010/11:T458 av Gunnar Sandberg och Marie Nordén (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga ut E14.

2010/11:T461 av Carin Runeson och Olle Thorell (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en upprustning av Strömsholms kanal.

2010/11:T462 av Ann Arleklo och Anders Karlsson (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för fortsatt planering av höghastighetsbanor.

2010/11:T464 av Tommy Waidelich (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att gräva ned järnvägsspåren genom Sundbyberg.

2010/11:T466 av Ann Arleklo och Anders Karlsson (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om pris- och konkurrensneutrala Öresundsförbindelser.

2010/11:T472 av Jessika Vilhelmsson och Staffan Anger (båda M):

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

2010/11:T474 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.

2010/11:T475 av Staffan Anger (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om den befintliga vägen mellan Eskilstuna och Västerås.

2010/11:T478 av Erik Bengtzboe och Walburga Habsburg Douglas (båda M):

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

2010/11:T479 av Walburga Habsburg Douglas och Erik Bengtzboe (båda M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av riksväg 53 mellan Eskilstuna och Nyköping.

2010/11:T481 av Lennart Axelsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utveckling av järnvägsnätet i Bergslagen.

2010/11:T485 av Monica Green m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av en bättre infrastruktur i Västsverige.

2010/11:T494 av Mikael Cederbratt (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av en utbyggd järnväg mellan Öxnered och Oslo via Dalsland.

2010/11:T498 av Marie Granlund m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för förbättring av infrastrukturen i Skåne.

2010/11:T503 av Jabar Amin (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att reservera medel för att påbörja byggandet av Norrbotnia-banan under innevarande mandatperiod.

2010/11:T509 av Sven-Erik Österberg m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för motorvägsstandard på sträckan Köping–Västjädra.

2010/11:T511 av Ibrahim Baylan m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av goda kommunikationer i Västerbotten.

2010/11:T512 av Gunnar Axén m.fl. (M, FP, C, KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Norrköpings hamns strategiska betydelse för Sverige och den fjärde storstadsregionen samt vikten av ett färdigställande av den projekterade, elektrifierade järnvägsanslutningen mellan Södra stambanan och Händelö.

2010/11:T514 av Cecilia Widegren m.fl. (M, FP, C, KD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera utbyggnaden av E20 till motorväg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till att hela E20 av EU får TEN-klassning (och därmed påskynda projektering och produktion av den återstående delen av E20:s utbyggnad till motorväg mellan Stockholm och Göteborg).

2010/11:T515 av Susanne Eberstein och Marie Nordén (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för upprustning av E14.

2010/11:T520 av Per Åsling (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med näringslivet rusta upp Inlandsbanan och därmed skapa förutsättningar för nya och växande företag med fler jobb och tillväxt i Norrlands inland samt bidra till den globala klimatomställningen.

2010/11:T521 av Per Åsling (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att påtala för den norska regeringen att vidta praktiska åtgärder för att elektrifiera och modernisera Meråkerbanan.

2010/11:T523 av Ulf Holm och Maria Ferm (båda MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra en avsiktsförklaring om att bygga ut en infrastruktur för höghastighetståg i Sverige.

2010/11:T524 av Annika Lillemets (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra en avsiktsförklaring att bygga Ostlänken.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att projektera och börja bygga Ostlänken under mandatperioden 2010–2014.

2010/11:N278 av Sven-Erik Österberg (S):

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

2010/11:N404 av Peter Johnsson m.fl. (S):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att investera i förstoring av arbetsmarknadsregionerna i Västsverige.

BILAGA 2

Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 12

Motion	Motionärer	Yrkanden
12. Andra särskilda infrastrukturåtgärder m.m.		
2010/11:T204	Elisabeth Svantesson och Lotta Olsson (båda M)	
2010/11:T207	Anders Sellström (KD)	
2010/11:T210	Mats Gerdau och Gustav Blix (båda M)	1 och 2
2010/11:T211	Tina Ehn och Jan Lindholm (båda MP)	1-4
2010/11:T214	Bengt-Anders Johansson (M)	
2010/11:T216	Anders Sellström (KD)	
2010/11:T219	Gustav Nilsson (M)	
2010/11:T220	Henrik Ripa (M)	
2010/11:T225	Jan Lindholm (MP)	
2010/11:T230	Maria Lundqvist-Brömster (FP)	
2010/11:T233	Anna SteeleKarlström och Gunnar Andréén (båda FP)	
2010/11:T236	Siv Holma m.fl. (V)	
2010/11:T237	Jonas Sjöstedt m.fl. (V)	
2010/11:T238	Gunnar Andréén (FP)	
2010/11:T239	Gunnar Andréén (FP)	
2010/11:T240	Gunnar Andréén (FP)	1-7
2010/11:T250	Solveig Zander (C)	
2010/11:T251	Per-Ingvar Johnsson (C)	
2010/11:T253	Gustav Fridolin (MP)	
2010/11:T254	Jan Lindholm och Jonas Eriksson (båda MP)	
2010/11:T257	Annicka Engblom m.fl. (M)	
2010/11:T261	Maria Stenberg (S)	
2010/11:T264	Staffan Danielsson (C)	
2010/11:T268	Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M)	
2010/11:T273	Sven-Erik Österberg m.fl. (S)	
2010/11:T278	Kurt Kvarnström och Raimo Pärssinen (båda S)	
2010/11:T285	Catharina Bråkenhielm och Jan-Olof Larsson (båda S)	
2010/11:T295	Anders Hansson (M)	
2010/11:T305	Nina Lundström (FP)	
2010/11:T307	Henrik Ripa m.fl. (M)	
2010/11:T310	Christina Karlsson och Eva Sonidsson (båda S)	1
2010/11:T314	Carin Runeson och Kurt Kvarnström (båda S)	
2010/11:T315	Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda S)	
2010/11:T316	Billy Gustafsson m.fl. (S)	
2010/11:T318	Katarina Köhler (S)	
2010/11:T319	Katarina Köhler (S)	
2010/11:T328	Peter Johnsson m.fl. (S)	
2010/11:T330	Peter Johnsson m.fl. (S)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2010/11:T332	Jörgen Hellman m.fl. (S)	1
2010/11:T334	Anders W Jonsson och Emil Källström (båda C)	
2010/11:T339	Jonas Jacobsson och Ann-Charlotte Hammar Johns- son (båda M)	
2010/11:T340	Jonas Jacobsson m.fl. (M)	
2010/11:T341	Jan R Andersson m.fl. (M)	
2010/11:T342	Jan R Andersson och Finn Bengtsson (båda M)	
2010/11:T343	Jan R Andersson och Finn Bengtsson (båda M)	
2010/11:T344	Andreas Carlson (KD)	
2010/11:T346	Emma Carlsson Löfdahl (FP)	
2010/11:T354	Anders Andersson (KD)	
2010/11:T357	Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S)	
2010/11:T358	Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S)	
2010/11:T366	Susanne Eberstein och Ingemar Nilsson (båda S)	
2010/11:T374	Carina Adolfsson Elgestam m.fl. (S)	
2010/11:T379	Tina Ehn (MP)	1-4
2010/11:T384	Peter Hultqvist m.fl. (S)	
2010/11:T385	Peter Hultqvist m.fl. (S)	
2010/11:T390	Peter Hultqvist m.fl. (S)	
2010/11:T391	Monica Green m.fl. (S)	
2010/11:T392	Carin Runeson m.fl. (S)	
2010/11:T393	Susanne Eberstein och Marie Nordén (båda S)	
2010/11:T394	Christer Adelsbo m.fl. (S)	
2010/11:T398	Sven-Erik Bucht och Fredrik Lundh Sammeli (båda S)	
2010/11:T399	Sven-Erik Bucht m.fl. (S)	
2010/11:T400	Pyry Niemi m.fl. (S)	
2010/11:T403	Agneta Gille (S)	
2010/11:T405	Eva-Lena Jansson m.fl. (S)	1
2010/11:T408	Monica Green m.fl. (S)	
2010/11:T413	Lars Beckman m.fl. (M)	
2010/11:T414	Lars Beckman (M)	
2010/11:T417	Boriana Åberg m.fl. (M)	
2010/11:T418	Tuve Skånberg och Otto von Arnold (båda KD)	1-3
2010/11:T423	Helena Lindahl och Emil Källström (båda C)	
2010/11:T428	Phia Andersson och Adnan Dibrani (båda S)	1 och 2
2010/11:T431	Irene Oskarsson (KD)	
2010/11:T433	Lars-Axel Nordell (KD)	
2010/11:T435	Lars-Axel Nordell (KD)	
2010/11:T438	Carina Ohlsson m.fl. (S)	
2010/11:T444	Krister Örnfjäder (S)	
2010/11:T445	Jörgen Hellman m.fl. (S)	
2010/11:T446	Kerstin Haglö m.fl. (S)	
2010/11:T448	Håkan Juholt m.fl. (S)	
2010/11:T451	Gunnar Sandberg och Marie Nordén (båda S)	
2010/11:T453	Gunnar Sandberg och Marie Nordén (båda S)	
2010/11:T454	Gunnar Sandberg och Marie Nordén (båda S)	
2010/11:T456	Gunnar Sandberg och Marie Nordén (båda S)	
2010/11:T458	Gunnar Sandberg och Marie Nordén (båda S)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2010/11:T461	Carin Runeson och Olle Thorell (båda S)	
2010/11:T464	Tommy Waidelich (S)	
2010/11:T472	Jessika Vilhelmsson och Staffan Anger (båda M)	
2010/11:T474	Staffan Anger (M)	
2010/11:T475	Staffan Anger (M)	
2010/11:T478	Erik Bengtzboe och Walburga Habsburg Douglas (båda M)	
2010/11:T479	Walburga Habsburg Douglas och Erik Bengtzboe (båda M)	
2010/11:T481	Lennart Axelsson m.fl. (S)	
2010/11:T485	Monica Green m.fl. (S)	
2010/11:T494	Mikael Cederbratt (M)	
2010/11:T498	Marie Granlund m.fl. (S)	
2010/11:T503	Jabar Amin (MP)	
2010/11:T509	Sven-Erik Österberg m.fl. (S)	
2010/11:T511	Ibrahim Baylan m.fl. (S)	
2010/11:T512	Gunnar Axén m.fl. (M, FP, C, KD)	
2010/11:T514	Cecilia Widegren m.fl. (M, FP, C, KD)	1 och 2
2010/11:T515	Susanne Eberstein och Marie Nordén (båda S)	
2010/11:T520	Per Åsling (C)	
2010/11:T521	Per Åsling (C)	
2010/11:N278	Sven-Erik Österberg (S)	3
2010/11:N404	Peter Johnsson m.fl. (S)	4

BILAGA 3

Regeringens och oppositionspartiernas förslag till anslag för 2011 under utgiftsområde 22 Kommunikationer

<i>Tusental kronor</i>				
Anslag (ramanslag)		Regeringens förslag	Avvikelse gentemot regeringens förslag	
			S MP V	SD
1:1	Väghållning	20 702 367	+487 000	
1:2	Banhållning	12 824 814	+273 000	
1:3	Trafikverket	1 532 046		
1:4	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	143 308		
1:5	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62 284		
1:6	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	103 013		
1:7	Trafikavtal	831 000		
1:8	Viss internationell verksamhet	25 085		
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	40 509		
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	348 500		
1:11	Trängselskatt i Stockholm	832 523		
1:12	Transportstyrelsen	2 257 705		
1:13	Trafikanalys	60 468		
2:1	Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	25 372		
2:2	Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	148 749		
2:3	Grundläggande betaltjänster	49 000		
2:4	Informationsteknik: Telekomunikationer m.m.	18 010		
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	120 000	+50 000	
	Summa för utgiftsområdet	40 124 753	+810 000	±0

BILAGA 4

Utskottets förslag till anslag för 2011 under utgiftsområde 22 Kommunikationer

Företrädare för S, MP och V har avstått från att ta ställning i beslutet om anslag (se särskilt yttrande).

Tusental kronor

Anslag (ramanslag)		Utskottets förslag
1:1	Väghållning	20 702 367
1:2	Banhållning	12 824 814
1:3	Trafikverket	1 532 046
1:4	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	143 308
1:5	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62 284
1:6	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	103 013
1:7	Trafikavtal	831 000
1:8	Viss internationell verksamhet	25 085
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	40 509
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	348 500
1:11	Trängselskatt i Stockholm	832 523
1:12	Transportstyrelsen	2 257 705
1:13	Trafikanalys	60 468
2:1	Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	25 372
2:2	Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	148 749
2:3	Grundläggande betaltjänster	49 000
2:4	Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	18 010
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	120 000
Summa för utgiftsområdet		40 124 753