



Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens förslag i budgetpropositionen för 2012 när det gäller utgiftsområde 22 Kommunikationer. Vidare behandlas motioner från Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Sverigedemokraterna och Vänsterpartiet om alternativa anslagsberäkningar.

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner de förslag till anslagsberäkningar inom utgiftsområdet som redovisas i propositionen, inom den ram på 43 061 miljoner kronor för utgiftsområdet som riksdagen beslutade om den 23 november 2011. Detta innebär en kraftfull och angelägen förstärkning till trafikens infrastruktur på 2 750 miljoner kronor för drift och underhåll, reinvesteringar och s.k. trimningsåtgärder som rör vägar och järnvägar. Utskottet har vidare inte några invändningar mot regeringens förslag till låneramar, ekonomiska förpliktelser eller investeringsplaner inom utgiftsområdet. Propositionen tillstyrks därmed också i detta avseende. Vidare tillstyrker utskottet regeringens förslag om att förvärva aktierna i Botniabanan AB och att bolaget därefter ska avvecklas.

Utskottet föreslår också att riksdagen godkänner regeringens förslag till nytt mål för it-politiken innebärande att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Utskottet avstyrker därmed ett motionsförslag om att behålla det nuvarande it-politiska målet om ett hållbart informationssamhälle för alla. Utskottet framhåller bl.a. att det ingår i det föreslagna nya målet att alla ska kunna ta del av moderna it-tjänster i hela landet.

I betänkandet behandlar utskottet även två skrivelser från regeringen (skr. 2010/11:139 och skr. 2010/11:141) med anledning av de granskningar som Riksrevisionen presenterat tidigare under året om kostnadskontrollen i stora järnvägsinvesteringar respektive trafikverkens produktivitet. Utskottet understryker vikten av uppföljning och utvärdering och framhåller att det med start under den föregående mandatperioden har vidtagits ett antal kraftfulla insatser för att bl.a. förbättra såväl produktiviteten som kostnadskontrollen vid järnvägsinvesteringar. Utskottet avstyrker därför försla-

gen i inkomna följdmotioner om uppföljningen och kostnadskontrollen på området. Utskottet bedömer att syftet med dessa blir väl tillgodosedda genom vidtagna åtgärder.

Flera motioner om höghastighetsbanor och om Norrbotniabanan hantearas också i betänkandet. Motionsförslagen avstyrks med hänvisning till pågående utrednings- och beredningsarbete. Vidare behandlas ett stort antal motioner om andra särskilda infrastrukturåtgärder. Utskottet avstyrker dessa med hänsyn till rollfördelningen inom transportpolitiken där projekt för att upprätthålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte är riksdagsfrågor utan i stället bör avgöras inom ramen för åtgärdsplaneringen. Utskottet pekar i sammanhanget på att regeringen avser att under mandatperioden återkomma med förslag till ett nytt infrastrukturbeslut, varvid ett antal motionsyrkanden kan komma att bli tillgodosedda.

I betänkandet finns fyra reservationer och sju särskilda yttranden.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	6
Redogörelse för ärendet	11
Utskottets överväganden	13
Mål- och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	13
Propositionen	13
Motionen	19
Utskottets ställningstagande	20
Skrivelserna om Riksrevisionens granskningar	25
Motionerna	30
Utskottets ställningstagande	31
Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	36
Propositionen	37
Trafikslagsövergripande frågor	37
Vägar	40
Järnväg	43
Statens järnvägar	45
Sjöfart	47
Luftfart	49
Informationssamhället	51
Motionerna	54
Utskottets ställningstagande	59
Botniabanan AB	75
Bakgrund	75
Propositionen	76
Utskottets ställningstagande	76
Höghastighetsbanor	76
Bakgrund	76
Motionerna	77
Utskottets ställningstagande	81
Norrbotniabanan och Botniska korridoren	82
Bakgrund	82
Motionerna	82
Utskottets ställningstagande	84
Andra särskilda infrastrukturåtgärder	85
Motionerna	85
Utskottets ställningstagande	96
Reservationer	98
1. Mål för it-politiken, punkt 1 (S, MP, V)	98
2. Riksrevisionens granskning av kostnadskontroll i stora järnvägsinvesteringar, punkt 2 (S, MP, V)	99
3. Höghastighetsbanor, punkt 9 (S, MP, V)	100
4. Norrbotniabanan och Botniska korridoren, punkt 10 (S, MP, V)	101
Särskilda yttranden	104
1. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (S)	104

2. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (MP)	108
3. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (SD)	111
4. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (V)	112
5. Andra särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 11 (MP)	116
6. Andra särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 11 (SD)	117
7. Andra särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 11 (V)	118
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	119
Proposition 2011/12:1	119
Skrivelse 2010/11:139	121
Följdmotioner med anledning av skrivelse 2010/11:139	121
Skrivelse 2010/11:141	121
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2011	121
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens och oppositionens anslagsförslag	141
<i>Bilaga 3</i>	
Utskottets anslagsförslag	142
<i>Bilaga 4</i>	
Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 11	143

Tabeller

Tabell 1 Antal förolyckade inom bantrafiken 2006–2010	22
Tabell 2 Budgetförslag för 2012 för trafikslagsövergripande frågor	38
Tabell 3 Budgetförslag för 2012 för väghållning m.m.	40
Tabell 4 Fördelning av anslagen 1:1 Väghållning och 1:11 Trängselskatt i Stockholm	41
Tabell 5 Investeringsplan för vägar 2011–2013	41
Tabell 6 Beräknad låneskuld för vägar 2011–2013	42
Tabell 7 Budgetförslag för 2012 för banhållning	43
Tabell 8 Fördelning av anslaget 1:2 Banhållning	44
Tabell 9 Investeringsplan för järnvägar 2011–2013	44
Tabell 10 Beräknad låneskuld för järnvägar 2011–2013	45
Tabell 11 Investeringsplan för Statens järnvägar 2012–2014	47
Tabell 12 Budgetförslag för 2012 för sjöfartsområdet	48
Tabell 13 Investeringsplan för Sjöfartsverket 2012–2014	49
Tabell 14 Budgetförslag för 2012 för luftfartsområdet	50
Tabell 15 Budgetförslag för 2012 för informationssamhället	52
Tabell 16 Regeringens föreslagna satsning på vägar och järnvägar 2012 och 2013	60

Diagram

Diagram 1 Utveckling av anslagsposten till drift, underhåll och trafikledning av järnvägen 2006–2013	62
--	----

Diagram 2 Beräknad låneskuld för vägar, järnvägar och Botniabanan 2010–2021	64
Diagram 3 Beräknad kostnad för räntor och amorteringar för vägar, järnvägar och Botniabanan 2010–2021	64

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Mål- och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

1. Mål för it-politiken

Riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om ett nytt mål för it-politiken och om att de två delmålen ”it ska bidra till att förbättra livskvalitet och till att förbättra och förenkla vardagen för människor och företag” och ”it ska användas för att främja hållbar tillväxt” ska upphöra att gälla.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2011/12:1 utgiftsområde 22 punkt 19 och avslår motion

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 31.

Reservation 1 (S, MP, V)

2. Riksrevisionens granskning av kostnadskontroll i stora järnvägsinvesteringar

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T18 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1 och

2010/11:T19 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 1 och

lägger skrivelse 2010/11:139 till handlingarna.

Reservation 2 (S, MP, V)

3. Riksrevisionens granskning av trafikverkens produktivitet

Riksdagen lägger skrivelse 2010/11:141 till handlingarna.

Anslagsfrågor m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

4. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Riksdagen

a) bemyndigar regeringen att under 2012 för ramanslaget 1:1 Väg-hållning ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 37 800 000 000 kr 2013–2040,

b) bemyndigar regeringen att för 2012 besluta om en låneram i Riksgäldskontoret intill ett belopp av högst 8 900 000 000 kr för prioriterade vägprojekt m.m.,

c) bemyndigar regeringen att under 2012 för ramanslaget 1:2 Ban-hållning ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 73 600 000 000 kr 2013–2050,

d) bemyndigar regeringen att för 2012 besluta om en låneram i Riksgäldskontoret intill ett belopp av högst 16 900 000 000 kr för prioriterade järnvägsprojekt m.m.,

e) bemyndigar regeringen att för 2012 besluta om en låneram i Riksgäldskontoret intill ett belopp av högst 16 500 000 000 kr för Botniabanan,

f) bemyndigar regeringen att under 2012 för ramanslaget 1:7 Trafikavtal ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 3 500 000 000 kr under perioden 2013–2022,

g) fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kr 2012,

h) bemyndigar regeringen att under 2012 för ramanslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 220 000 000 kr 2013–2014,

i) bemyndigar regeringen att under 2012 för ramanslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 60 000 000 kr 2013–2014,

j) bemyndigar regeringen att under 2012 för ramanslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 135 000 000 kr 2013 och 2014,

k) anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer för budgetåret 2012 enligt utskottets förslag i bilaga 3.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2011/12:1 utgiftsområde 22 punkterna 1–6 och 20–24 samt avslår motionerna

2011/12:T276 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1–3,

2011/12:T344 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1, 2 och 5,

2011/12:T393 av Isak From m.fl. (S),

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1–4 och 10,

2011/12:T455 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

2011/12:T456 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1,

2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 1 i denna del och 4,

2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V) yrkandena 12 och 17–19,

2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 10,

2011/12:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1–4, 7, 8, 10–12, 14, 16–18 och 20 samt

2011/12:T474 av Tony Wiklander m.fl. (SD).

5. Sjöfartsverket

Riksdagen

- a) godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och den föreslagna prisrestriktionen samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,
- b) bemyndigar regeringen att för 2012 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,
- c) godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2012–2014.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2011/12:1 utgiftsområde 22 punkterna 7–9.

6. Luftfartsverket

Riksdagen

- a) godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar,
- b) bemyndigar regeringen att för 2012 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,
- c) godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2012–2015.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2011/12:1 utgiftsområde 22 punkterna 10–12.

7. Statens järnvägar

Riksdagen

- a) godkänner Statens järnvägars ekonomiska mål och finansieringsmodell samt bemyndigar regeringen att för 2012 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,
- b) godkänner förslaget till investeringsplan för Statens järnvägar för perioden 2012–2014.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2011/12:1 utgiftsområde 22 punkterna 13 och 14.

8. Botniabanan AB

Riksdagen

- a) bemyndigar regeringen att förvärva de aktier i Botniabanan AB (publ) som ägs av Kramfors kommun, Örnsköldsviks kommun, Nordmalings kommun och Umeå kommun till ett belopp om 90 000 kr,
- b) bemyndigar regeringen att vidta de åtgärder som krävs för att genomföra förvärvet enligt punkt a,
- c) godkänner att regeringen överför förvaltningen av statens aktier i Botniabanan AB (publ) till Trafikverket,
- d) godkänner att Botniabanan AB (publ) avvecklas.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2011/12:1 utgiftsområde 22 punkterna 15–18.

Åtgärder i trafikens infrastruktur

9. Höghastighetsbanor

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T206 av Johan Andersson (S),

2011/12:T215 av Lars-Axel Nordell (KD),

2011/12:T341 av Ulf Holm m.fl. (MP),

2011/12:T342 av Annika Lillemets (MP) yrkande 1,

2011/12:T392 av Johan Löfstrand m.fl. (S),

2011/12:T399 av Yvonne Andersson (KD) yrkande 2,

2011/12:T409 av Carina Hägg m.fl. (S),

2011/12:T421 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S),

2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1 i denna del,

2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 7 i denna del
och

2011/12:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 6.

Reservation 3 (S, MP, V)

10. Norrbotniabanan och Botniska korridoren

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T237 av Anders Sellström (KD),

2011/12:T289 av Jabar Amin och Jan Lindholm (båda MP),

2011/12:T344 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3 i denna del,

2011/12:T357 av Fredrik Lundh Sammeli m.fl. (S),

2011/12:T381 av Katarina Köhler m.fl. (S),

2011/12:T441 av Helena Lindahl och Emil Källström (båda C),

2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 7 i denna del
och

2011/12:T476 av Siv Holma och Jonas Sjöstedt (båda V) i denna del.

Reservation 4 (S, MP, V)

11. Andra särskilda infrastrukturåtgärder

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

Stockholm den 29 november 2011

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S)¹, Jan-Evert Rådström (M), Monica Green (S)², Malin Löfsjögård (M), Lars Mejern Larsson (S)³, Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S)⁴, Leif Pettersson (S)⁵, Anders Åkesson (C), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S)⁶, Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP)⁷, Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD)⁸, Siv Holma (V)⁹, Lotta Finstorp (M) och Nina Larsson (FP).

¹⁻⁹ Avstår från ställningstagande under punkt 4.

Redogörelse för ärendet

I detta betänkande behandlas

- proposition 2011/12:1 (budgetpropositionen) i fråga om utgiftsområde 22 Kommunikationer
- regeringens skrivelse 2010/11:139 om Riksrevisionens granskning av kostnadskontroll i stora järnvägsinvesteringar och yrkanden i två motioner med anledning av denna skrivelse
- regeringens skrivelse 2010/11:141 om Riksrevisionens granskning av trafikverkens produktivitet
- 167 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2011.

Riksdagen godkände den 23 november 2011 regeringens förslag till ramar för vart och ett av statsbudgetens 27 utgiftsområden. I detta betänkande tar trafikutskottet ställning till hur anslagen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer ska fördelas inom den ram på 43 060 712 000 kr som fastställts för utgiftsområdet för 2012. Betänkandet omfattar också en rad andra ekonomiska och organisatoriska frågor om bl.a. låneramar, bemyndiganden, investeringsplaner och bolagsförvaltning samt förslag om ett nytt it-politiskt mål. Vidare behandlas ett stort antal motioner om främst underhåll och utbyggnad av vägar och järnvägar. När det gäller förslag om åtgärder i trafikens infrastruktur som påverkar resursförbrukningen för budgetåret 2012 behandlas dessa i samband med anslagsbehandlingen. Övriga motionsförslag på infrastrukturuområdet behandlas samlat med hänvisning till den ansvarsfördelning som gäller för underhåll och investeringar i vägar och järnvägar.

I sammanhanget kan nämnas att frågor rörande den fysiska och ekonomiska planeringen av trafikens infrastruktur förutses komma att behandlas våren 2012 i samband med att regeringen lämnar ett förslag till ett nytt system för den långsiktiga planeringen av transportinfrastrukturen. Utskottet avser då att även bl.a. behandla kvarvarande yrkanden i de två följdmotioner som lämnades med anledning av Riksrevisionens granskning av kostnadskontroll i stora järnvägsinvesteringar.

Utskottet informerades i samband med beredningen av den sistnämnda granskningen den 25 januari 2011 av riksrevisor Claes Norgren. I samband med utskottets budgetberedning informerades utskottet vidare den 10 november 2011 av generaldirektör Gunnar Malm, Trafikverket. Utskottet informeras också den 22 november 2011 av it- och energiminister Anna-Karin Hatt.

I betänkandet finns fyra bilagor:

- I *bilaga 1* redovisas en förteckning över behandlade förslag.
- I *bilaga 2* redovisas regeringens och oppositionspartiernas förslag till beslut om anslag för 2012.

- I *bilaga 3* redovisas utskottets förslag till beslut om anslag för 2012.
- I *bilaga 4* redovisas motionsyrkanden som avstyrkts av utskottet i förslagspunkt 11.

Utskottets överväganden

Mål- och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner regeringens förslag till nytt mål för it-politiken om att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter.

Riksdagen avslår vidare två motionsförslag om uppföljningen och kostnadskontrollen vid stora järnvägsinvesteringar eftersom ett arbete om detta redan pågår. Utskottet framhåller att det med start under den föregående mandatperioden har vidtagits kraftfulla insatser för att komma till rätta med de problem som identifierats i Riksrevisionens förtjänstfulla granskningar på området. Utskottet understryker i sammanhanget vikten av en löpande och noggrann uppföljning. Riksdagen lägger därmed två regeringsskrivelser med anledning av Riksrevisionens effektivitetsgranskning till handlingarna.

Utskottet välkomnar också de åtgärder som regeringen vidtagit för att utveckla och förtydliga mål- och resultatredovisningen. Utskottet konstaterar att de två senaste stränga vintrarna inneburit svåra påfrestningar för framkomligheten i trafikens infrastruktur och att det därför är angeläget att vinterberedskapen förbättras. Utskottet noterar med tillfredsställelse den fortsatt positiva utvecklingen när det gäller vägtrafiksäkerheten.

Jämför reservationerna 1 (S, MP, V) och 2 (S, MP, V).

Propositionen

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik och politiken för informationssamhället. Under avsnittet Politiken för informationssamhället tar utskottet även upp till behandling regeringens förslag till nytt it-politiskt mål och det motionsförslag som väckts om att det nuvarande it-politiska målet bör bestå.

Mål och resultat för transportpolitiken

Målen för transportpolitiken fastställdes av riksdagen i 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). Härigenom bestämdes att det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transport-

försörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det beslutades samtidigt om ett funktionsmål (*tillgänglighet*) och ett hänsynsmål (*säkerhet, miljö och hälsa*); dessa mål konkretiseras i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden (se nedan).

Funktionsmålet tillgänglighet

Funktionsmålet *tillgänglighet* konkretiseras genom 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 möjligheter 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.

Av regeringens resultatredovisning för funktionsmålet framgår att framkomligheten på vägar och järnvägar har försämrats under 2010. För såväl person- som godstrafik på järnväg var t.ex. punktligheten den lägsta sedan 2004. Samtidigt har andelen vägsträckor som inte uppfyller kraven för bärighet ökat under året, vilket främst drabbat näringslivet. Orsaken till försämringen bedöms bl.a. vara den hårda vintern i början och slutet av året. Regeringen framhåller också att det finns brister i och stora förbättringspotentialer för trafikinformation.

Av redovisningen framgår vidare att tillgängligheten inom och mellan regioner sammantaget har förbättrats, även om utvecklingen skiljer sig åt mellan olika delar av landet. De största förändringarna avseende tillgängligheten för tågtrafiken under 2010 är kopplade till färdigställandet av bl.a. Citytunneln i Malmö och Botniabanan.

Regeringen bedömer att barnens möjligheter att använda transportsystemet i stort är oförändrade jämfört med föregående år. För övriga preciseringar av funktionsmålet bedöms trenden vara positiv, men regeringen tillstår samtidigt att mycket återstår för att göra transportsystemet mer användbart för personer med funktionsnedsättning. Regeringen framhåller dock att tillgänglighetsanpassningen av hållplatser och järnvägsstationer i det prioriterade kollektivtrafiknätet har fortsatt under året och att andelen

tillgänglighetsanpassade kollektivtrafikfordon har ökat. Vidare pekar regeringen på att gång- och cykelnätet har utökats något jämfört med föregående år.

Hänsynsmålet säkerhet, miljö och hälsa

Hänsynsmålet *säkerhet, miljö och hälsa* konkretiseras genom följande preciseringar.

- Trafiksäkerhet: Antalet omkomna inom vägtransportsystemet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Särskilt bör åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet prioriteras. Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020. Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Begränsad klimatpåverkan: Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. 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.

Av regeringens resultatredovisning för hänsynsmålet framgår att den trafikslagsövergripande målsättningen om en fortlöpande minskning av antalet dödade och allvarligt skadade har uppfyllts 2010. Antalet dödade minskade inom vägtrafiken, sjötrafiken och luftfarten. Den antalsmässigt största minskningen var inom vägtrafiken, där antalet omkomna minskade från 358 till 266 personer. Regeringen uppger att den historiskt kraftiga minskningen sannolikt kan förklaras delvis av den stränga vintern 2010 som ledde till kraftigt minskade hastigheter och den ekonomiska konjunkturedgång som inleddes 2008. Andra viktiga förklaringar till minskningen av antalet dödade och skadade är successiva förbättringar av vägar och fordon samt lägre genomsnittlig hastighet. Olycksstatistiken inom bantrafiken visade dock på ett ökat antal omkomna, 109 personer under 2010, dvs. en ökning med 26 personer jämfört med året innan. Obehörigt spårbedrädande uppges här vara det enskilt största problemet bakom denna ökning.

Regeringen meddelar vidare att utsläppen av koldioxid från inrikes transporter har ökat igen under 2010 efter att tidigare ha minskat två år i följd. Vägtrafikens utsläpp uppges ha ökat med ca 1 %, trots energieffektivare fordon och en ökad andel förnybar energi. Enligt regeringen torde detta i första hand bero på en stark konjunkturupphämtning under året, med ökande transporter som följd. För luftfarten minskade koldioxidutsläppen från inrikes flygningar preliminärt med ca 9 % jämfört med föregående år, vilket delvis förklaras av att transportarbetet med inrikes flyg har minskat

något men i stor utsträckning också av effektiviseringar i flygtrafiksystemet med rakare flygvägar, bättre beläggningsgrad i flygplanen och en ökad användning av gröna inflygningar.

Regeringen framför att transportsektorn har en fortsatt positiv utveckling när det gäller utsläppen av svaveldioxid, kväveoxider och flyktiga organiska ämnen. De minskade utsläppen av kväveoxider från vägtrafiken uppges vara den främsta anledningen till att det nationella utsläppsmålet troligen uppnåddes under 2010. Inom andra områden meddelas dock att utvecklingen inom transportsektorn har varit negativ eller för långsam, vilket skapar sämre förutsättningar för att nå miljökvalitetsmålen. Detta uppges vara fallet framför allt för emissioner av partiklar och kväveoxider från tätortstrafik, trafikbuller samt de barriär- och fragmenteringseffekter som transportsektorns infrastruktur orsakar.

Mål och resultat 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).

Utöver detta övergripande mål har riksdagen beslutat om mål för it-politiken, för statlig förvaltning (vilket inbegriper elektronisk förvaltning), för sektorn elektronisk kommunikation, för postsektorn samt för grundläggande betaltjänster. Målen redovisas nedan.

Mål för it-politiken

Det nuvarande it-politiska målet beslutades i januari 2006 och lyder: Sverige ska vara ett hållbart informationssamhälle för alla (prop. 2004/05:175, bet. 2005/06:TU4, rskr. 2005/06:142). Målet preciserades 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 (delmålet förnyades genom prop. 2009/10:193, bet. 2009/10:TU18, rskr. 2009/10:297).

Förslag till nytt it-politiskt mål

Regeringen föreslår i budgetpropositionen för 2012 att det nuvarande it-politiska målet upphävs och att ett nytt mål införs med lydelsen:

Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter.

Regeringen förtydligar att det nya målet innebär att Sverige bättre ska tillvarata digitaliseringens möjligheter ur ett brett perspektiv och att målet i första hand ska nås genom marknadens försorg.

Regeringen föreslår samtidigt att delmålen 1 och 2 ovan upphävs. Regeringen menar att innebörden av dessa delmål inkluderas i det övergripande målet liksom i de områden som föreslås ingå i den digitala agenda som regeringen avser att besluta om för att i en sammanhållen strategi tillvarata digitaliseringens möjligheter.

Resultatredovisning för målet för it-politiken

Regeringens resultatredovisning följer den målstruktur som gällde för 2011. Regeringen uppger att det nuvarande it-politiska målet, ett hållbart informationssamhälle för alla, i absolut mening inte kan sägas vara uppnått men att utvecklingen går tydligt i rätt riktning. Regeringen framhåller att Sverige har en stark position vad gäller it-användning och bredband och att Sverige toppar flera internationella listor där man jämför olika länders it-utveckling.

När det gäller delmålen om *förbättrad livskvalitet, förenklad vardag och hållbar tillväxt* pekar regeringen på att trenden är att andelen internetanvändare ökar och att skillnader mellan olika kategorier minskar; t.ex. har andelen av befolkningen som använder internet regelbundet ökat till 88 % år 2010, att jämföra med 76 % år 2005, och skillnaden i användning mellan kvinnor och män uppgick 2010 till en procentenhet, att jämföra med åtta procentenheter 2005. Regeringen anför dock att det fortfarande förkommer hinder mot allas deltagande i informationssamhället som har att göra med kompetens och förmåga, tillgång till nödvändiga resurser samt motivation och intresse att delta. Vad gäller e-inkludering och elektroniska tjänster för personer med funktionsnedsättning bedömer regeringen att Post- och telestyrelsen (PTS) genom sin verksamhet har bidragit till att nå målet om att it ska bidra till en förbättrad livskvalitet och förenklad vardag. Regeringen uppger samtidigt att det saknas en tydlig illustration av hur det digitala utanförskapet ser ut i samhället och att det därför finns ett behov av en förbättrad uppföljning av de insatser som görs. I fråga om it och miljön konstaterar regeringen att statliga myndigheter har en hög medvetenhet om it:s negativa miljöpåverkan, t.ex. i fråga om miljöfarliga kemikalier och it-produkters energianvändning, och om it som ett verktyg för miljöförbättringar inom andra områden, t.ex. vad gäller lösningar för energieffektiviseringar och resfria möten. Regeringen pekar också på att undersökningar av Statistiska centralbyrån visar att näringslivets miljömedvetenhet inom it-området generellt sett har ökat. Vidare konstaterar regeringen när det gäller it och jämställdhet att könsfördelningen inom it-området alltjämt är ojämn, både inom näringslivet och inom den högre utbildningen.

I fråga om resultatet för delmålet om *bredband i världsklass och möjligheterna att använda elektroniska samhällstjänster* framhåller regeringen att Sverige tillsammans med Norge toppar den europeiska listan över tillgång

till bredband i hemmet, med 83 % av hushållen. Regeringen pekar vidare på att 44 % av alla hushåll och företag i landet har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s och framhåller att förutsättningarna är goda för att denna siffra ska öka ytterligare de närmaste åren. I fråga om samhällsömfattande tjänster såsom den fasta telefonitjänsten konstaterar regeringen att dessa tillhandahålls nästan uteslutande genom marknadens försorg. Det meddelas i sammanhanget att PTS på uppdrag av regeringen under 2010 upphandlat elva telefonlösningar till stadigvarande hushåll och fasta verksamhetsställen som hade blivit av med sin telefoni.

Mål för den elektroniska förvaltningen

Det övergripande målet för den statliga förvaltningspolitiken är en innovativ och samverkande statsförvaltning som är rättssäker och effektiv, har väl utvecklad kvalitet, service och tillgänglighet och som därigenom bidrar till Sveriges utveckling och ett effektivt EU-arbete (prop. 2009/10:175, bet. 2009/10:FiU38, rskr. 2009/10:315). Elektronisk förvaltning (e-förvaltning) ska bidra till detta mål. Av den nämnda propositionen framgår att regeringens övergripande mål för e-förvaltningen är att arbetet ska leda till att det ska vara så enkelt som möjligt för så många som möjligt att utöva sina rättigheter och fullgöra sina skyldigheter samt ta del av förvaltningens service.

I regeringens resultatredovisning framhålls det att Sverige är ett av de ledande länderna inom e-förvaltning. E-delegationens arbete med att genomföra regeringens handlingsplan för e-förvaltning lyfts fram, och regeringen pekar bl.a. på att resultaten nu syns i form av strategiska utvecklingsprojekt, vägledningar och riktlinjer.

Mål för sektorn elektronisk kommunikation

Målen för sektorn elektronisk kommunikation 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 överföringstjänster samt deras pris och kvalitet. Sverige ska i ett internationellt perspektiv ligga i framkant i dessa avseenden. De elektroniska kommunikationerna ska vara hållbara, användbara och tillgodose framtidens behov. De främsta medlen för att uppnå detta ska vara att skapa förutsättningar för en effektiv konkurrens utan snedvridningar och begränsningar samt att främja internationell harmonisering. Staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden (prop. 2002/03:110, bet. 2002/03:TU6, rskr. 2002/03:228).

I fråga om *effektivt fungerande marknader* påminner regeringen i resultatredovisningen bl.a. om att riksdagen under året har beslutat om ändringar i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation som sammantaget väntas leda till en bättre fungerande marknad och främja konkurrensen (prop. 2010/11:115, bet. 2010/11:TU20, rskr. 2010/11:256). Regeringen

konstaterar också att efterfrågan på mobilitet och bandbredd ökar kraftigt och att PTS under året vidtagit flera åtgärder som bl.a. bidrar till att göra ytterligare radiospektrum tillgängligt för marknadens aktörer.

Regeringen framhåller vidare att PTS och berörda myndigheter vidtagit ett antal åtgärder för att bidra till *säkra och robusta elektroniska kommunikationer*. Regeringen understryker i sammanhanget att samarbetet mellan privata och offentliga aktörer är allt viktigare då allmänhetens acceptans för avbrott och störningar minskar. Det betonas samtidigt att ett fortsatt samarbete är nödvändigt för att öka driftsäkerheten i elektroniska kommunikationsnät.

Mål för postsektorn

Det övergripande postpolitiska målet är att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet, vilket innebär att alla ska kunna 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 ett kvitto från mottagaren på att försändelsen har tagits emot (prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304).

Regeringen bedömer att PTS tillsynsverksamhet på postområdet 2010 visar att målen för postservicen i landet är uppfyllda och att samtliga postoperatörer uppfyller kraven på en tillförlitlig postverksamhet.

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). Med grundläggande betaltjänster avses tre tjänster: betalningsförmedling, uttag av kontanter och hantering av dagskassor för näringsidkare och ideella föreningar.

I resultatredovisningen påminner regeringen om att PTS på regeringens uppdrag har upphandlat grundläggande betaltjänster på ett antal utvalda orter och i ett antal utvalda områden i landet där marknaden inte tillgodosåg behovet av dessa tjänster. De upphandlade tjänsterna omfattar kontantuttag och betalning av räkningar. Regeringen konstaterar vidare att flertalet länsstyrelser har rapporterat att ett tillfredsställande resultat uppnåtts vad gäller utveckling av och tillgång till grundläggande tjänster. Det meddelas dock också att ett antal län redovisar problem med att infrastrukturen för användande av it-tjänster inte är till fullo utbyggd.

Motionen

I motion 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) understryks det att Sverige ska vara ett informationssamhälle för alla. Motionärerna betonar att alla ska kunna ta del av moderna it-tjänster i hela landet och menar att

detta är en viktig del i målsättningen om en kunskapsbaserad ekonomi präglad av värdeburen tillväxt. Motionärerna framhåller därför i *yrkande 31* att det nuvarande it-politiska målet ska behållas.

Utskottets ställningstagande

I det följande redovisar utskottet sin bedömning av regeringens mål- och resultatredovisning när det gäller transportpolitiken och politiken för informationssamhället.

Transportpolitiken

Utskottet vill inledningsvis välkomna de åtgärder som regeringen vidtagit i budgetpropositionen för 2012 för att utveckla och förtydliga mål- och resultatredovisningen. Det kan påminnas om att utskottet i samband med behandlingen av föregående års budgetproposition (bet. 2010/11:TU1) efterlyste bl.a. en tydligare sammanställning av målnuppfyllelsen inom transportpolitiken, t.ex. i form av en schematiserad tabell så som varit fallet i tidigare budgetpropositioner. Utskottet noterar med tillfredsställelse att en sådan samlad målbedömning för transportområdet redovisas i budgetpropositionen för 2012.

Riksdagen lägger stor vikt vid resultatuppföljning och efterfrågar i hög grad resultatinformation. Utskottet är därför också positivt till att regeringen i den senaste budgetpropositionen har utvecklat resultatredovisningen för väg- och järnvägssatsningarna, vad gäller såväl investeringar som underhållsåtgärder. Genom den utvecklade resultatinformationen förbättras grunden för riksdagens beslut om utgiftsramar och anslag.

Utskottet påminner om att Trafikanalys enligt sin instruktion har i uppdrag att följa upp hur det nuvarande transportpolitiska målet och dess delmål uppfylls inom transportsektorn. I april 2011 lämnades i rapporten *Uppföljning av de transportpolitiska målen* (rapport 2011:1) den andra uppföljningen sedan de nuvarande målen antogs av riksdagen. Myndigheten konstaterar här bl.a. att det ännu inte finns någon etablerad beräkningsmetodik för att bedöma det övergripande målet om ett samhällsekonomiskt effektivt transportsystem. Trafikanalys har dock inlett ett arbete för att utveckla en sådan metodik för att använda i framtida uppföljningar. Utskottet välkomnar detta arbete och emotser dess resultat med stort intresse. Utskottet vill i sammanhanget också lyfta fram att Trafikanalys i september 2011 publicerade rapporten *Tillgänglighet och näringslivets konkurrenskraft – möjligheter till mätbarhet och målnuppföljning på kort och lång sikt* (PM 2011:9). I rapporten lämnas förslag till hur näringslivets aspekter skulle kunna följas upp, dels på kort sikt, dels på medellång till lång sikt.

Utskottet kan konstatera, i likhet med regeringen, att de två senaste årens stränga vintrar har inneburit svåra utmaningar för framkomligheten i trafikens infrastruktur. Den huvudsakliga anledningen var stora nederbörds- mängder i form av snö, vilket, i kombination med sträng kyla och fukt,

resulterade bl.a. i försenade och inställda tåg. Störningarna pågick under ovanligt lång tid och fick betydande konsekvenser för resenärer och transportköpare. Mot denna bakgrund anordnade utskottet den 18 februari 2010 en offentlig utfrågning om bl.a. vinterberedskapen inom järnvägstrafiken (2009/10:RFR10). En uppföljning av vinterberedskapen gjordes därefter den 9 december 2010 (2010/11:RFR4). Även inför den kommande vintern anordnar utskottet den 8 december 2011 en offentlig utfrågning om vinterberedskapen och om hur järnvägstrafiken kan bli mer robust och driftsäker.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla att regeringen den 18 mars 2010 tillsatte en utredning (dir. 2010:26) för att utreda den samlade hanteringen av vinterns störningar 2009/10 i järnvägstrafiken och ge förslag till åtgärder för att förbättra beredskapen inom transportsystemet som helhet vid liknande väderrelaterade situationer. Flera aktörer har därefter identifierat ambitiösa åtgärdsprogram för att förbättra sin beredskap inför liknande händelser. Infrastrukturförvaltaren Trafikverket, stationsförvaltaren Jernhusen samt det största järnvägsföretaget inom persontrafik – SJ – respektive godstrafik – Green Cargo – har tagit fram åtgärdsprogram. Utskottet vill också framhålla att statsråd Catharina Elmsäter-Svärd i sitt svar på en skriftlig fråga den 7 februari 2011 anförde att Trafikverket fått i uppdrag av regeringen att dokumentera och årligen upprätthålla ett samlat åtgärdsprogram för järnvägens beredskap för störningar, med särskilt fokus på vinterberedskapen. Utskottet vill också lyfta fram den gemensamma krisövning med 17 aktörer inom järnvägsområdet som ägde rum den 11 november 2010 med syfte att öva på att hantera extremt vinterväder. I övningen deltog bl.a. SJ, Green Cargo, SL och Trafikverket.

Utskottet är väl medvetet om att de två senaste vintrarna har påvisat brister i det svenska järnvägssystemet och delar därför regeringens uppfattning att vinterberedskapen måste förbättras. Utskottet välkomnar därför regeringens förslag om en extra satsning på totalt 5 miljarder kronor till infrastruktur 2012 och 2013. Satsningen ska rikta in sig på drift och underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder på både järnväg och väg (se vidare i avsnittet Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer). Tillskottet ligger utöver de 800 miljoner kronor till järnvägsunderhåll som regeringen aviserade i samband med 2011 års ekonomiska vårproposition. Utskottet utgår ifrån att regeringen i sin årliga mål- och resultatredovisning för riksdagen särskilt redogör för beredskapen inom transportsystemet inför liknande vädersituationer.

Den försämrade framkomligheten i trafikinfrastrukturen till trots, kan utskottet ändå med tillfredsställelse notera att det av rapporten *Bantrafik 2010* (Statistik 2011:24) som Trafikanalys presenterade den 27 oktober 2011 bl.a. framgår att järnvägen under 2010 transporterade den största godsmängden på 36 år. Trafikarbetet under 2010 uppgick till 139 miljoner tågkilometer för resande- och godståg, vilket var en ökning med 2 % jämfört med 2009 och den näst högsta noteringen sedan rekordåret 2008.

Utskottet noterar också med tillfredsställelse den fortsatt positiva utvecklingen när det gäller vägtrafiksäkerheten. En viktig förklaring till den historiskt kraftiga minskningen i antalet omkomna i vägtrafiken 2010 står till viss del att finna i de stränga vintrarna liksom i den ekonomiska konjunkturedgången. Som Trafikverket redovisat inför utskottet i samband med budgetberedningen har dock olycksutvecklingen inte varit lika positiv hittills under 2011. Under årets första 10 månader omkom 281 personer i vägtrafiken medan antalet förolyckade under motsvarande period i fjol uppgick till 228 personer. Vad gäller fotgängare så rör det sig om mer än dubbelt så många omkomna, 41 personer, jämfört med 19 under samma period 2010. Medeltalet för de senaste 5 åren har dock varit sammanlagt 327 trafikdödade under årets första 10 månader, vilket tydligt pekar på att den långsiktiga trenden går i rätt riktning. I sammanhanget kan också nämnas att Trafikanalys i rapporten *Vägfrikadade i sjukvården 2010* (Statistik 2011:23) från den 25 oktober 2011 konstaterade att även antalet skadade i vägtrafiken fortsätter att minska. År 2010 skadades drygt 7 700 personer i trafiken, vilket motsvarade en nedgång med mer än 1 000 personer, eller 14 %, jämfört med året innan.

Som framgår av regeringens redovisning är olycksutvecklingen inte lika positiv inom bantrafiken. Även om antalet olyckor som drabbat resenärer och järnvägsanställda ligger oförändrat lågt har en ökning skett av antalet omkomna till följd av obehörig närvaro på spårområden. Utvecklingen för de senaste åren redovisas i tabellen nedan. I sammanhanget bör det noteras att det största antalet dödsolyckor utgörs av självmord, vilka uppgått till ca 65–75 per år.

Tabell 1 Antal förolyckade inom bantrafiken 2006–2010

	2006	2007	2008	2009	2010
Resande	0	0	0	0	2
Järnvägsanställda	0	0	0	0	2
Plankorsningstrafikanter	9	9	4	6	9
Obehöriga på spårområdet	10	16	10	13	32
Övriga	0	0	1	0	0
Summa	19	25	15	19	45

Källa: Trafikanalys, *Bantrafikskador 2010* (Statistik 2011:17).

Anm.: Självmord är inte inkluderade i tabellen.

Utskottet förutsätter att regeringen ser till att de åtgärder som krävs vidtas även fortsättningsvis för att preciseringen när det gäller antalet omkomna och skadade i trafiken ska nås. Utskottet noterar att regeringen i Trafikverkets regleringsbrev (dnr N2011/3385/TE) har givit verket i uppdrag att i en särskild rapport i samband med sin årsredovisning för 2011 redovisa vilka åtgärder verket vidtagit i syfte att bidra till uppfyllelse av målet för säkerhet inom vägtransportsystemet och av miljökvalitetsmålen liksom till minskad ohälsa. Utskottet välkomnar detta och vill i sammanhanget även

hänvisa till att utskottet avser att ta upp trafiksäkerhetsfrågorna till fördjupad behandling senare under riksmötet i samband med behandlingen av motioner inom trafiksäkerhetsområdet från den allmänna motionstiden 2011.

Politiken för informationssamhället

Inledningsvis bör påminnas om att utskottet under hösten 2010 tog initiativ till att genomföra en förstudie för att följa upp det svenska övergripande it-politiska målet om ett hållbart informationssamhälle för alla (RD 169-768-2010/11). I förstudien konstaterades det att regeringens återrapportering av målet hittills inte helt tydligt beskrivit i vilken utsträckning målet uppfyllts, även om utvecklingen syntes väl ha skett enligt det fastlagda målet. Utskottet beslutade därför att genomföra en fördjupad granskning av frågan inom ramen för mål- och resultatuppföljningen i samband med budgetberedningen 2011 (prot. 2010/11:3).

Utskottet kan sedermera konstatera att regeringen i budgetpropositionen för 2012 bedömer att det nuvarande it-politiska målet i absolut mening inte kan sägas vara uppnått men att utvecklingen går tydligt i rätt riktning. Utskottet ansluter sig till denna bedömning. Regeringen anför att de skillnader som kvarstår i fråga om tillgång till och användning av internet pekar på att det fortsatt förekommer hinder mot allas deltagande i informationssamhället som har att göra med kompetens och förmåga, tillgång till nödvändiga resurser samt motivation och intresse att delta. Det är enligt utskottets mening angeläget att fortsatt verka för att dessa hinder undanröjs. Utskottet vill i detta sammanhang framhålla att it- och energiminister Anna-Karin Hatt den 6 oktober 2011 lanserade en digital agenda för Sverige (N2011.12). Här understryks att Sverige i dag har en stark position inom it-området, vilket också visar sig i ett antal internationella jämförelser. Det anges att målet för den digitala agendan kan relateras till dessa rankningar, nämligen att Sverige enligt dessa, eller andra likartade mätningar, ska befinna sig bland de bästa nationerna i världen. Utskottet ställer sig bakom denna målsättning och noterar samtidigt med tillfredsställelse att vikten också understryks av att Sverige ligger i topp i andra mätningar av t.ex. jämställdheten inom it-sektorn, demokrati och mänskliga rättigheter. Det framhålls att för att nå målet i agendan och för att möta de utmaningar som finns på såväl global som nationell nivå behövs insatser inom flera områden. Med utgångspunkt i it-användarens perspektiv har följaktligen fyra strategiska områden identifierats på en övergripande nivå:

- lätt och säkert att använda
- tjänster som skapar nytta
- det behövs infrastruktur
- it:s roll för samhällsutvecklingen.

Vikten av att öka det digitala innanförskapet understryks i den digitala agendan. Inom ramen för det strategiska området *lätt och säkert att använda* uppges bl.a. att regeringen avser att lämna flera uppdrag inom området, bl.a. till Handisam om en framtida struktur för uppföljning av e-tillgänglighet och till Statistiska centralbyrån som kommer att ges i uppdrag att ta fram statistik för området. Utskottet välkomnar detta.

I den tidigare nämnda förstudien konstaterade utskottet bl.a. att den fysiska tillgången till it-infrastrukturen i Sverige är väl bevakad och redovisad, liksom informationen om hur användningen av informationssamhällets tjänster ser ut med avseende på bl.a. kön, ålder, funktionshinder m.m. Informationen om den digitala kompetensen bedömdes dock vara mer begränsad, trots att it-kompetens och digitala färdigheter är väsentliga förutsättningar för användningen av informationssamhällets tjänster. Mot denna bakgrund välkomnar utskottet att man i den digitala agendan också lyfter fram den digitala kompetensens betydelse och betonar att alla i arbetsför ålder ska ha en god digital kompetens för att vara anställningsbara eller kunna starta och driva företag. Utskottet noterar med tillfredsställelse att man i sammanhanget redovisar ett antal initiativ för att stärka den digitala kompetensen, bl.a. inom skolväsendet.

Insatserna inom de olika strategiska områdena ska medverka till att nå målet i agendan, vilket ställer krav på att utvecklingen inom alla områden kontinuerligt följs upp och analyseras. Det konstateras att det inte finns någon statlig myndighet som ensam ansvarar för de it-politiska frågorna; regeringen meddelar därför sin avsikt att inrätta en digitaliseringskommision som ska få i uppdrag att verka för att målet i den digitala agendan uppnås. Utskottet är positivt till regeringens initiativ och förutsätter att det i kommande års resultatredovisningar till riksdagen kommer att lämnas en redogörelse över vidtagna åtgärder samt deras resultat.

Regeringen föreslår i budgetpropositionen ett nytt och ambitiöst it-politiskt mål. Vidare föreslår regeringen att de två delmålen "it ska bidra till att förbättra livskvalitet och till att förbättra och förenkla vardagen för människor och företag" och "it ska användas för att främja hållbar tillväxt" ska upphävas med hänvisning till att dessa inkluderas i det föreslagna övergripande målet liksom i de områden som inkluderas i den digitala agendan. Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag. Utskottet vill i sammanhanget också påminna om att den aviserade digitaliseringskommisionen ska beskriva och analysera den faktiska utvecklingen mot det nya it-politiska målet samt rapportera om detta. Utskottet är positivt till detta.

Med anledning av yrkandet i motion T429 (S) om att behålla det nuvarande it-politiska målet vill utskottet påminna om att riksdagen vid olika tillfällen har angett att mål bör formuleras på ett sådant sätt att de är möjliga att följa upp. Ekonomistyrningsverket (ESV) har också understrukt vikten av att mål som används i styrningen ska vara utformade som "riktiga" mål, dvs. ett önskat resultat eller tillstånd vid en viss framtida tidpunkt (*Resultat och styrning i statsförvaltningen*, ESV 2007:23). Det

kan enligt utskottets mening ifrågasättas huruvida det nuvarande it-politiska målet om "ett hållbart informationssamhälle för alla" uppfyller kraven på uppföljningsbarhet, vilket också återspeglats i att utskottet i den ovan nämnda förstudien konstaterade att det inte tydligt gick att utläsa av regeringens återrapportering i vilken utsträckning målet uppfyllts.

Motionärernas krav på att alla ska kunna ta del av moderna it-tjänster i hela landet kan enligt utskottets mening anses ingå implicit i det föreslagna nya it-politiska målet som innebär att man bl.a. ska ta fasta på internationella jämförelser av förutsättningarna för och användningen av it. Som redovisats ovan inkluderas dessutom aspekter rörande digitalt innanförskap specifikt i de områden som täcks av den nyligen antagna digitala agendan. I sammanhanget kan det även framhållas att den aviserade digitaliseringskommissionen ska utforma ett förslag på hur utvecklingen mot målet i agendan kan följas upp. Utskottet välkomnar detta. Strävan att fortsatt verka för ett hållbart informationssamhälle för alla kommer således enligt utskottets mening att väl kunna tillgodoses genom de initiativ som vidtas inom ramen för den digitala agendan. Utskottet förutsätter att regeringen inom ramen för det normala resultat- och uppföljningsarbetet återkommer till regeringen med detaljerad information om hur detta arbete fortskrider.

Mot bakgrund av det ovan anförda tillstyrker utskottet regeringens förslag om ett nytt it-politiskt mål och om att två av de befintliga delmålen ska upphävas. Motion T429 (S) yrkande 31 avstyrks följaktligen.

Skrivelserna om Riksrevisionens granskningar

Riksrevisionen presenterade tidigare under året granskningarna *Kostnadskontroll i stora järnvägsinvesteringar?* (RiR 2011:6) och *Trafikverkens produktivitet – Hur mycket infrastruktur får man för pengarna?* (RiR 2011:7). Regeringen har i skrivelserna 2010/11:139 respektive 2010/11:141 redovisat sin bedömning av Riksrevisionens iakttagelser liksom vilka åtgärder som vidtagits med anledning av rapporterna.

Riksrevisionens granskning av kostnadskontroll i stora järnvägsinvesteringar

Granskningens resultat

Riksrevisionen har i rapporten *Kostnadskontroll i stora järnvägsinvesteringar?* (RiR 2011:6) granskat förutsättningarna för kostnadskontroll i stora järnvägsinvesteringar. Granskningen har utgått ifrån projekt som slutfördes mellan 2005 och 2009 och inriktats på principerna för den ekonomiska redovisning som då gällde. Riksrevisionens sammanfattande bedömning är att staten inte har gjort tillräckligt för att säkerställa en god kostnadskontroll. Riksrevisionen noterar emellertid att regeringen och Banverket de senaste åren har tagit flera initiativ som tyder på en ambitionshöjning på området.

Riksrevisionen drar följande slutsatser i rapporten:

- Staten (regeringen och Banverket) bedöms inte ha gjort tillräckligt för att säkerställa en god kostnadskontroll. Det finns brister i uppgifterna om kostnadsavvikelser som därför inte är tillförlitliga samt en bristande uppföljning av kostnadsavvikelserna.
- Det finns betydande risker för kostnadsökningar på grund av bristande produktivitet i branschen, osäker planering och underskattning av kostnader i stora järnvägsinvesteringar.
- Osäkra riskbedömningar har lett till svårigheter att korrekt uppskatta kostnaderna för järnvägsinvesteringar.
- Det finns problem med användningen av ett branschindex (banindex) i redovisningen eftersom det försvårar jämförelser med kostnadsutvecklingen inom andra utgiftsområden.
- Regeringen genomför ingen samlad uppföljning av åtgärdsplanerna, vilket innebär att riksdagen inte får tillförlitliga uppgifter om järnvägsinvesteringarnas framdrift.

Riksrevisionen lämnar följande rekommendationer till regeringen:

- Förbättra kostnadskontrollen i användandet av offentliga medel genom att så snart som möjligt skapa ett system för systematisk uppföljning av de ekonomiska planerna i sin helhet.
- Utveckla rapporteringen till riksdagen inom området och ge information om de avslutade järnvägsprojektens kostnad i förhållande till vad som angavs i respektive initiala beslut.
- Överväg att låta utreda utfallsbaserade kalkylmetoder för att öka systematiken i planerade projekt när de jämförs med kostnadsutfall i avslutade projekt.
- Utveckla formerna för extern kvalitetssäkring av kostnadskalkyler i större och mer komplicerade investeringsprojekt.

Riksrevisionen lämnar också följande rekommendationer till Trafikverket:

- Förbättra kvaliteten i årsredovisningen genom att den årliga redovisningen av kostnadsutvecklingen utvecklas och förtydligas.
- Förtydliga användningen av banindex genom att det tydligt framgår vad olika uppgifter står för.
- Vidareutveckla uppföljningen av kostnadsavvikelser i enskilda projekt med fokus på vilka fördyringar som uppstått och besparingar som kunnat göras.
- Förbättra dokumentationen och säkerställ att väsentliga händelser i planering och genomförande av enskilda järnvägsprojekt dokumenteras på ett systematiskt, lättillgängligt och transparent vis.
- Förbättra skedesöverlämnningen genom att utveckla en procedur vid överlämnande mellan projektledare.

Regeringens bedömning och åtgärder

Regeringen instämmer i skrivelse 2010/11:139 delvis i Riksrevisionens iakttagelser angående statens åtgärder för att ha kostnadskontroll i stora järnvägsinvesteringar. Regeringen delar t.ex. Riksrevisionens iakttagelser att det finns risker för kostnadsökningar i investeringsprojekt och att kostnaderna för ett objekt som öppnats för trafik kan vara betydligt högre än vad kalkylerna från det tidigaste planeringsskedet visade. Regeringen instämmer vidare i Riksrevisionens iakttagelser att riskbedömningarna som genomfördes för projekten under den granskade perioden varit osäkra, vilket har inneburit en risk i den ekonomiska styrningen och planeringen av infrastrukturinvesteringar. Regeringen anser dock att ett flertal åtgärder har vidtagits inom såväl Regeringskansliet som Banverket (numera Trafikverket) för att skapa kostnadskontroll för stora järnvägsinvesteringar. Regeringen förutsätter att den nya styrmodellen kommer att utvecklas vidare inom Trafikverket, och regeringen meddelar sin avsikt att noga följa den fortsatta utvecklingen.

Regeringen konstaterar att Trafikverket instämmer i Riksrevisionens kritik om att det funnits historiska brister i dokumentation, analys och verifiering av kostnadsökningar. Regeringen anser dock att verket vidtagit åtgärder i den nu gällande ekonomimodellen för att komma till rätta med bristerna, och regeringen meddelar att man följer denna utveckling noggrant. Vidare framhålls det att Trafikverket avser att, i enlighet med Riksrevisionens iakttagelser, utveckla användningen av branschindex (banindex) så att dess sammansättning uppdateras regelbundet och att det speglar den sanna prisutvecklingen. Regeringen välkomnar detta initiativ och kommer att följa det.

Regeringen meddelar vidare sin avsikt att utveckla återrapporteringen till riksdagen på det nu aktuella området redan i budgetpropositionen för 2012. Trafikverkets återrapportering ska specificeras avseende efterkalkyler av objektens samhällsekonomiska lönsamhet, marknads- och indexutveckling, riskbedömningar samt framdriften av projekten i förhållande till åtgärdsplanen.

Regeringen anser att kostnadskalkyler enligt successivmetoden behöver utvärderas ytterligare innan den kan ta ställning till att införa någon ny kalkylmetod. Det anføres att fler aspekter avseende frågan om extern kvalitetssäkring av kostnadskalkyler i större och mer komplicerade investeringsprojekt också behöver belysas.

Regeringen anser att de ovannämnda vidtagna åtgärderna inom såväl Regeringskansliet som Banverket och numera Trafikverket samt de åtgärder som kommer att vidtas enligt den lämnade redogörelsen är tillräckliga för att förbättra uppföljningen och kostnadskontrollen vid stora järnvägsinvesteringar. Regeringen avser inte att för närvarande vidta någon ytterligare åtgärd än de ovannämnda med anledning av Riksrevisionens

granskningsrapport. Regeringen uppger dock att frågan följs noggrant och att man är beredd att vidta ytterligare åtgärder om det behövs för att stärka uppföljningen och kostnadskontrollen för stora järnvägsinvesteringar.

Riksrevisionens granskning av trafikverkens produktivitet

Granskningens resultat

Riksrevisionen har i rapporten *Trafikverkens produktivitet – Hur mycket infrastruktur får man för pengarna?* (RiR 2011:7) granskat de tidigare trafikverkens (Vägverket och Banverket) beräkningar och redovisning av produktivitet 1991–2009 för verksamheten inom väg- och banhållning. Även regeringens rapportering till riksdagen och krav gentemot trafikverken har granskats.

Riksrevisionens övergripande slutsats är att regeringen och trafikverken inte har uppfyllt rimliga krav på mätning och redovisning av produktivitet. Riksrevisionen anser mot bakgrund av egna beräkningar av produktivitet i investeringsverksamheten att det är möjligt att komma betydligt längre med att mäta produktivitetsutvecklingen, men att detta kräver att brister i förutsättningarna för att göra korrekta produktivetsberäkningar rättas till.

Riksrevisionen redovisar tre slutsatser i rapporten:

1. Regeringen och trafikverken har inte utvecklat redovisningen av produktivitet

Riksrevisionen konstaterar att i budgetpropositionerna i början av 1990-talet uttryckte regeringen höga krav och förväntningar på statsförvaltningens produktivitet, men i senare budgetpropositioner och infrastrukturpropositioner konkretiserades inte dessa ambitioner i produktivetskrav för Vägverket och Banverket. Den utveckling av produktivetsredovisningen som enligt Riksrevisionen kan spåras ur regeringens återrapporteringskrav i regleringsbrevet har främst gällt trafikverkens drift och underhåll. Några motsvarande utvecklingskrav har dock enligt Riksrevisionens bedömning inte ställts på redovisningen av produktivitet i investeringsverksamheten. Det framhålls emellertid att i instruktionen till Trafikverket 2010 ingår nu att produktivetsutvecklingen även för investeringar ska redovisas.

Riksrevisionen anser att trafikverken i huvudsak har återrapporterat i enlighet med regeringens krav i regleringsbrevet. Enligt Riksrevisionens bedömning borde dock trafikverken i egenskap av ansvariga myndigheter för sina respektive verksamheter ha kvalitetssäkrat att redovisade data var relevanta ur produktivitetssynpunkt. Vidare anför det att regeringen mer aktivt borde ha fortsatt att utveckla produktivetsmätningarna till att omfatta en allt större del av verksamheten.

Det framförs att båda trafikverken, särskilt Banverket, har omdefinierat begrepp, metoder, mått och redovisningsformer på ett sätt som försvårat jämförelser över tiden av hur prestationer, volymer, kostnader och produktivitet har utvecklats. Regeringen hade enligt Riksrevisionen tydligare

kunnat göra riksdagen uppmärksam på den negativa produktivitetsutveckling som, trots trafikverkens icke-kvantifierade beskrivningar, går att utläsa ur årsredovisningarna.

2. Det går att mäta trafikverkens produktivitet

Avsaknaden av mätningar inom investeringsverksamheten ledde till att Riksrevisionen avgränsade sina beräkningar till denna del. Beräkningarna visar att det är möjligt att mäta produktivitet även i denna verksamhet; Riksrevisionen bedömer följaktligen att regeringen och trafikverket inte tillräckligt har analyserat investeringarna i syfte att göra dem jämförbara.

Riksrevisionens beräkningar tyder på att investeringsproduktiviteten i stora projekt har minskat. Med den produktivetsdefinition som använts uppgår den årliga minskningen 2005–2009 till i genomsnitt 1–6 %, beroende på vilket index som det anses vara relevant att inflationsjustera kostnaderna med. Det betonas dock att resultatet bör tolkas försiktigt eftersom det finns felkällor. Om denna mätning trots detta är representativ för hela investeringsverksamheten kommer det enligt Riksrevisionen att ta tid för Trafikverket att nå den produktivetsökning som är regeringens målsättning.

3. Bristande förutsättningar för produktivetsberäkningar

Riksrevisionen konstaterar att de data som återfinns i trafikverkens årsredovisningar inte uttryckligen har beställts av regeringen för att spegla produktivitet; Riksrevisionen anser dock att allmänna krav om tillförlitlighet borde ha gett trafikverket anledning att se till att de blivit rättvisande även för detta.

Vidare uppger Riksrevisionen att trafikverket själva har påtalat att kategorier (t.ex. vägtyper), gränsdragningar och definitioner inte är konsistenta över tiden. Stora brister har även konstaterats i förutsättningar för att göra produktivetsberäkningar, i fråga om trafikverkens arkiv, projektdokumentation, kompetenssäkring och redovisningssystem.

Riksrevisionen har inte kunnat finna att trafikverket uttryckligen har beställt forskning för att utveckla produktivetsmätningen i investeringsverksamheten. Riksrevisionen noterar dock att Trafikverket har inlett ett arbete med att utveckla egna produktivetsmått, bl.a. med utgångspunkt i Statskontorets rapport från 2010 om produktivetsutvecklingen i anläggningsbranschen.

Mot bakgrund av slutsatserna ovan rekommenderas regeringen

- att definiera, följa upp och rapportera tydligare. Regeringen bör t.ex. precisera vad som ska ingå i redovisningen av produktiviteten för infrastrukturen.

Vidare rekommenderas Trafikverket

- att redovisa produktiviteten tydligare

- att förbättra sina förutsättningar för att mäta produktivitet. Exempelvis behöver kompetens byggas upp och information struktureras för att möjliggöra jämförande analyser.

Regeringens bedömning och åtgärder

Regeringen instämmer i skrivelse 2010/11:141 i Riksrevisionens iakttagelser om att trafikverkens redovisningar av produktivitetsutvecklingen har varit bristfälliga. Regeringen konstaterar samtidigt att det är komplicerat att mäta produktivitet i anläggningsbranschen och noterar att forskningen, även internationellt, är bristfällig vad gäller metoder för att mäta denna produktivitet. Det påminns om att regeringen i oktober 2009 beslutade att tillsätta en kommitté med uppdrag att följa upp de statliga beställarnas åtgärder för att förbättra produktiviteten och innovationsgraden i anläggningsbranschen (dir. 2009:92). Vidare påminner regeringen om att Statskontoret under 2010, på uppdrag av regeringen, lämnat förslag på ett antal mått och modeller för att kunna följa och analysera produktivitetsutvecklingen (Statskontoret 2010:19). Angreppssättet som Statskontoret föreslår har enligt regeringen flera likheter med det sätt som Riksrevisionen använt i sin granskning. Regeringen understryker i sammanhanget vikten av att de erfarenheter och den kunskap som erhållits genom Riksrevisionens beräkningar används i det fortsatta arbetet med att belysa produktivitetsutvecklingen. Regeringen bedömer också att det är angeläget att Trafikverket åstadkommer en transparens mellan olika teknik- och ekonomisystem så det blir möjligt att följa upp verksamheten samt att den information som krävs struktureras så att produktivitetsberäkningar och andra jämförande analyser kan genomföras. Riksrevisionens rekommendation att regeringen ska precisera vad som i detalj ska ingå i redovisningen finner regeringen emellertid vara mindre lämplig, i synnerhet eftersom metoderna i denna fråga ännu är så pass osäkra.

Regeringen meddelar att tydliga krav har ställts på Trafikverket i såväl instruktion som regleringsbrev att redovisa verksamhetens produktivitet. Regeringen anför att det nu är Trafikverkets uppgift att presentera mått och förklarande indikatorer och att även belysa kvalitet och osäkerhet i de data som verket tar fram. Regeringen meddelar sin avsikt att årligen följa upp omfattningen av, riktigheten i och relevansen av de kommande beräkningarna och redovisa resultatet för riksdagen i budgetpropositionen.

Motionerna

Med anledning av regeringens skrivelse om Riksrevisionens granskning av kostnadskontroll i stora järnvägsinvesteringar (skr. 2010/11:139) har två följdmotioner väckts. I *motion 2010/11:T18 yrkande 1 av Stina Bergström m.fl. (MP)* framhåller motionärerna att de är positiva till förslagen från Riksrevisionen om att systematiskt följa upp de ekonomiska planerna, om

att utveckla rapporteringen till riksdagen och om att utreda utfallsbaserade kalkylmetoder. Motionärerna anser att regeringen ignorerar dessa förslag och efterfrågar därför i *yrkande 1* att de genomförs.

I *motion 2010/11:T19 av Anders Ygeman m.fl. (S)* anför motionärerna att de helt och fullt delar Riksrevisionens uppfattning att det behövs kraftfulla åtgärder för att hejda den orimliga kostnadsutvecklingen på infrastrukturområdet. De efterlyser följaktligen i *yrkande 1* att regeringen omedelbart genomför de åtgärder som Riksrevisionen rekommenderar.

Utskottets ställningstagande

Inledande kommentarer

Utskottet påminner inledningsvis om att transportinfrastrukturen är ett av fokusområdena i Riksrevisionens nuvarande granskningsstrategier. Syftet är att undersöka om regeringen och trafikmyndigheterna i dag står bättre rustade att garantera en samhällsekonomiskt klok användning av infrastrukturmedlen. Utskottet är positivt till denna fokusering, inte minst mot bakgrund av de betydande belopp som årligen anslås inom området.

Det bör också påminnas om att utskottet under de senaste riksdagsåren har behandlat flera granskningsrapporter från Riksrevisionen:

- I betänkande 2009/10:TU16 behandlades *Underhåll av belagda vägar* (RiR 2009:16).
- I betänkande 2009/10:TU20 behandlades *Länsplanerna för regional transportinfrastruktur* (RiR 2009:23).
- I betänkande 2010/11:TU8 behandlades *Underhåll av järnväg* (RiR 2010:16).
- I betänkande 2010/11:TU14 behandlades *Kostnadskontroll i stora väginvesteringar?* (RiR 2010:25).
- I betänkande 2010/11:TU17 behandlades *Förvaltningen av samhälls-ekonomiska metoder inom infrastrukturområdet* (RiR 2010:27).

Riksrevisionens rapporter är enligt utskottets mening av stor betydelse för det transportpolitiska utvecklingsarbetet med att främja en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning i hela landet. Utskottet noterar att det av Riksrevisionens granskningsplan 2011 framgår att ytterligare ett antal granskningsrapporter och eventuellt en avslutande analys av hela strategiarbetet i form av en slutrapport kommer att tas fram under det närmaste året. Utskottet välkomnar detta.

Åtgärder för att förbättra produktiviteten

Det har i ett flertal sammanhang konstaterats att anläggningsmarknaden präglas av bristfällig produktivitet och konkurrens. Anläggningsbranschen omsätter betydande belopp; en förbättrad produktivitetsutveckling på områ-

det skulle således medföra att mer väg och järnväg kan byggas eller underhållas för varje satsad skattekrone. Utskottet anser att det är angeläget att denna potential utnyttjas.

Utskottet noterar att det i Trafikverkets instruktion (2010:185) klargörs att verket årligen till regeringen ska redovisa produktiviteten för drift-, underhålls- och byggåtgärder inom det egna ansvarsområdet. Vidare klargörs det i regleringsbrevet för Trafikverket (dnr N2011/3385/TE) att verket ska redovisa vidtagna åtgärder för att mäta och öka produktiviteten i anläggningsbranschen och förbättra anläggningsmarknadens funktionssätt. Utskottet är positivt till detta och vill i sammanhanget särskilt uppmärksamma Produktivitets- och innovationsutveckling i anläggningsbranschen (PIA), som är en del i Trafikverkets effektivitetsprogram. Huvudmålen för projektet är i) sänkta produktionskostnader om 10–15 % till 2013 och ii) produktivitetsförbättringar i anläggningsbranschen om 2–3 % årligen.

Utskottet påminner om att i samband med utskottsbehandlingen av Riksdagens framställning om kostnadskontroll i stora väginvesteringar (framst. 2010/11:RRS13, bet. 2010/11:TU14) redovisades utförligt de insatser som under senare tid vidtagits för att bl.a. att stärka produktivitetsutvecklingen på anläggningsmarknaden. Här framhöll utskottet bl.a. att regeringen har gett Statskontoret i uppdrag att utveckla modeller och metoder för mätning av produktivitet och innovationsgrad på anläggningsmarknaden (dnr N2009/7452/IR). Uppdraget slutredovisades i september 2010 (Statskontoret 2010:19) och utgör underlag för Trafikverkets arbete med att mäta produktiviteten. Vidare betonades det att regeringen tillkallat en särskild kommitté, Produktivitetskommittén (dir. 2009:92), för att löpande följa upp och analysera Trafikverkets agerande för att förbättra produktiviteten och innovationsgraden på anläggningsmarknaden. Kommittén redovisar sitt uppdrag halvårsvis och ska lämna en slutredovisning senast den 30 juni 2012.

Produktivitetskommittén presenterade i juni 2011 sin tredje delrapport (dnr N2009:10/2011/7). Kommittén konstaterar att Trafikverket nu genomför flera projekt med målet att främja produktivitet och innovation. Det handlar om produktgenomgångar, riktlinjer för val av affärsformer, översyn av regelverk, förbättrad planering och erfarenhetsåterföring. I kommitténs rapport redovisas också det pågående arbetet inom Trafikverket med att mäta produktivitet. Kommittén konstaterar att produktivitetsmätningar i anläggningsbranschen är svåra att genomföra samtidigt som forskningen på området är bristfällig, även internationellt. Det framhålls dock att Trafikverket planerar att ta fram ett stort antal nyckeltal, vilket på sikt kommer att ge ett värdefullt underlag för att kunna analysera produktivitetsutveckling. Vidare uppger kommittén att Trafikverket under vintern 2010/2011 genomfört en omfattande enkät i syfte att samla in data som ska utgöra startpunkt för kommande mätningar av produktivitetsutveckling. Regeringen förtydligar i budgetpropositionen för 2012 att insamlade data kom-

mer att utgöra en första referens till kommande årliga insamlingar av data, varefter produktivitetsutvecklingen löpande kommer att kunna redovisas och förklaras. Utskottet välkomnar detta.

Regeringen framhåller mot bakgrund av det ovanstående att Trafikverket under 2010 har tagit initiativ till att öka produktiviteten och innovationsgraden i anläggningsbranschen och till att effektivisera Trafikverkets beställarroll samt mäta produktiviteten. Det betonas att utvecklingsarbetet bl.a. har beaktat vad som framkommit genom Riksrevisionens granskningsrapport, Statskontorets rapport om mätning av produktivitet, förslag från Produktivitetskommittén samt erfarenheter och rekommendationer från projektet Förnyelse i anläggningsbranschen (FIA) som samlar de ledande aktörerna inom anläggningsbranschen.

Regeringen meddelar i budgetpropositionen att Statskontorets förslag och Produktivitetskommitténs rapporteringar kommer att beredas vidare inom Regeringskansliet och utgöra underlag för en bedömning av vilka ytterligare åtgärder som regeringen ska vidta i syfte att förbättra produktiviteten i anläggningsbranschen. Utskottet är positivt till detta.

Åtgärder för förbättrad kostnadskontroll

Riksrevisionens granskning av kostnadskontrollen i stora järnvägsinvesteringar har identifierat ett antal tillkortakommanden. Utskottet välkomnar den genomförda granskningen och ser allvarligt på de påträffade bristerna. Utskottet påminner dock om att granskningen har utgått ifrån projekt som slutfördes mellan 2005 och 2009 och att den inriktats på principerna för den ekonomiska redovisning som gällde då. Mot den bakgrunden vill utskottet särskilt framhålla att ett flertal åtgärder har vidtagits under de senaste åren inom såväl Regeringskansliet som Banverket, numera Trafikverket, för att förbättra uppföljningen och kostnadskontrollen. Utskottet har tidigare under året redovisat flertalet av dessa åtgärder i det tidigare nämnda betänkandet om kostnadskontroll i stora väginvesteringar (bet. 2010/11:TU14).

Som framhålls i regeringens skrivelse 2010/11:139 påbörjades 2006 inom Regeringskansliet ett utvecklingsarbete för att förbättra styrningen av stora infrastrukturinvesteringar. Uppdraget ledde fram till att regeringen i september 2008 bl.a. uppdrog åt Banverket att införa en ny modell för styrning och uppföljning av stora infrastrukturinvesteringar (dnr N2008/5663/IR). Den nya modellen innebär

- krav på en systematisk riskbedömning i olika planeringsskeden i den fysiska planeringen (införande av en successiv kalkyleringsmetod)
- krav på utförliga objektsbeskrivningar i projektens planerings- och byggskeden
- krav på styrgrupper för stora projekt
- mer frekvent återrapportering till Regeringskansliet
- utvecklade rutiner för val av entreprenad- och ersättningsform.

Utskottet påminner också om att det i *Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010–2021*, som trafikverken överlämnade till regeringen i augusti 2009 (publikation 2009:97), redovisas att successiv kalkylering hade använts för alla investeringsobjekt i den nationella planen. Här betonas också att ett betydande kvalitetssäkringsarbete pågått såväl internt med trafikverkens egen personal som med externa granskare. Vidare förtydligade trafikverken att dessa kalkyler skulle komma att successivt förfinas och revideras så att det fanns full kontroll på osäkerheternas storlek även under genomförandet av planen. Det uppgavs också att Banverket hade utvecklat rapporteringssystem för projektens kostnad, tid och innehåll, för att synliggöra och hantera de viktigaste osäkerheterna inom sina investeringsprojekt. I sammanhanget meddelades att beräkningen av index för kostnadsutveckling hade utvecklats för att kunna skilja på generella kostnadsökningar för de produktionsresurser som man rimligen inte kan påverka och sådana kostnader och risker som är projektspecifika och som kan påverkas av entreprenören. Utskottet är positivt till samtliga dessa åtgärder.

Med anledning av Riksrevisionens granskning om kostnadskontrollen i stora järnvägsinvesteringar underströk Trafikverket i ett pressmeddelande den 17 januari 2011 att myndigheten hade börjat använda nya sätt att arbeta med investeringar:

- en ny ekonomimodell
- en gemensam modell för riskhantering
- styrgrupper för stora och komplicerade projekt
- successiva kalkyler för att ha kontroll på större investeringar.

Vidare framhöll Trafikverket att det också börjat använda ett nytt projektledningsverktyg och ledningssystem med gemensam rapportering och gemensamt arbetssätt i hela landet.

Trafikverket har med anledning av Riksrevisionens granskning inkommit till Regeringskansliet med ett särskilt remissvar (TRV 2011/10849). Trafikverket anför här att Riksrevisionens slutsatser och rekommendationer i flera delar speglar hanteringen tillbaka i tiden och därför inte är relevanta i dagsläget. Trafikverket instämmer dock i att det finns historiska brister i dokumentation, analys och verifiering av kostnadsökningar; verket pekar emellertid på att åtgärder vidtagits i den nu gällande ekonomimodellen för att komma till rätta med detta. Trafikverket framhåller i sitt remissvar att man har infört en avvikelshantering i fråga om kostnad, tid och innehåll för investeringsprojekten och att samtliga avvikelser analyseras. Vidare meddelar Trafikverket att det håller på att finjustera ekonomisystemet och att det följaktligen, tillsammans med den införda avvikelshanteringen, kommer att finnas god dokumentation i projekten. Utskottet förutsätter liksom regeringen att den nya styrmodellen kommer att utvecklas vidare inom Tra-

fikverket. Utskottet välkomnar också regeringens avsikt att noga följa den fortsatta utvecklingen och förutsätter att denna kommer att vidareförmedlas i redovisningen till riksdagen.

Vad gäller Riksrevisionens rekommendation om att låta utreda utfallsbaserade kalkylmetoder anser regeringen i skrivelse 2010/11:139 att erfarenheterna från den senaste planeringsomgången där den successiva kalkylmetoden användes i sin helhet för första gången behöver analyseras och utvärderas innan den kan ta ställning till någon ny kalkylmetod. Utskottet ansluter sig till denna uppfattning. Utskottet konstaterar också att Trafikverket i det ovannämnda remissvaret framhållit att kalkylering enligt successivmetoden har gjorts i flera länder samt att stora summor har lagts ned på att implementera, utbilda om och genomföra dessa kalkyler. Enligt verkets mening vore det olyckligt att byta till en ny och mindre beprövad metod.

Utskottet konstaterar att det i budgetpropositionen anges att Regeringskansliet under hösten 2011 kommer att gå vidare och ta fram modeller för styrning av Trafikverkets egen drift- och underhållsverksamhet med utgångspunkt i resultaten från verkets genomlysning av denna verksamhet. Utskottet välkomnar detta. Enligt utskottets mening kommer detta att bidra till att säkerställa bättre prioriteringsunderlag för riksdagen.

Förbättrad rapportering till riksdagen

Utskottet har i tidigare behandlingar av Riksrevisionens granskningar på infrastrukturuområdet framhållit vikten av en förbättrad redovisning till riksdagen. Utskottet konstaterar därför med tillfredsställelse att resultatredovisningen för väg- och järnvägssatsningarna har utvecklats i budgetpropositionen för 2012 jämfört med föregående år, bl.a. på följande vis:

- För de objekt som öppnats för trafik under 2010 lämnar regeringen en uppföljning av kostnaderna, såväl med branschindex som med nettoprisindex. Likaså lämnas en redovisning av investeringsobjektens kalkylerade samhällsnytta i form av en s.k. nettonuvärdeskvot, såväl beräknad som uppföljd, där verkliga byggkostnader och nyttoförändringar till följd av verklig trafikutveckling beaktats. Av regeringens redovisning framgår härigenom tydligt att prisutvecklingen inom branschen varit väsentligt högre än utvecklingen av nettoprisindex. Denna faktor påverkar starkt kostnadsjämförelsen för de enskilda objekten och särskilt gäller detta för objekt med lång tid mellan planvärde och färdigtidpunkt. Vid planering och genomförande av objekt är beaktande av prisutvecklingen av väsentlig betydelse. Det redovisade understryker också enligt utskottets mening vikten av en effektivisering av anläggningsbranschen och ett effektivt upphandlingsarbete.
- Kostnaden för de större investeringsprojekten i den nationella planen för transportsystemet 2010–2021 följs upp; såväl kostnaden enligt plan som den prognostiserade kostnaden redovisas.

- Rapporteringen om underhållsverksamheten har förbättrats och information lämnas om såväl underhåll och reinvesteringar per bantyp som beläggningsunderhåll per vägtyp.

Sammanfattande bedömning

Utskottet bedömer att Riksrevisionen på ett förtjänstfullt sätt har granskat viktiga effektivitetsfrågor för vidmakthållandet och utvecklingen av trafikens infrastruktur. Frågorna är av stor statsfinansiell och samhällsekonomisk betydelse. Av redovisningen ovan framgår samtidigt att det med start under den föregående mandatperioden har vidtagits ett antal kraftfulla insatser för att förbättra produktiviteten inom Trafikverket och kostnadskontrollen vid järnvägsinvesteringar. Likaså har återrapporteringen till riksdagen förbättrats. De vidtagna åtgärderna ligger väl i linje med Riksrevisionens rekommendationer och vad som framförs i de här aktuella följdmotionerna. Utskottet anser mot denna bakgrund att syftet med förslagen i motionerna T18 (MP) yrkande 1 och T19 (S) yrkande 1 kan förutsättas bli väl tillgodosett. Motionsförslagen avstyrks följaktligen, och utskottet föreslår att riksdagen lägger skrivelse 2010/11:139 till handlingarna. På motsvarande vis föreslår utskottet att även skrivelse 2010/11:141 läggs till handlingarna.

Utskottet vill samtidigt understryka vikten av en löpande och noggrann uppföljning av utvecklingen på området. Utskottet förutsätter att regeringen inom ramen för det normala resultat- och uppföljningsarbetet återkommer till riksdagen med detaljerad information om hur det igångsatta arbetet för att förbättra produktiviteten och kostnadskontrollen fortskrider.

Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen anvisar för budgetåret 2012 sammanlagt 43 061 miljoner kronor för de anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer som redovisas i propositionen och avslår motionsförslagen. Utskottet konstaterar att regeringens förslag till medelsanvisningar innebär ett betydande resurstillskott till trafikens infrastruktur för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Riksdagen bifaller vidare regeringens förslag till ekonomiska bemyndiganden, låneramar och investeringsplaner inom utgiftsområdet.

Jämför särskilda yttrandena 1 (S), 2 (MP), 3 (SD) och 4 (V).

Propositionen

Trafikslagsövergripande frågor

Avsnittet omfattar verksamheter som är av trafikslagsövergripande karaktär, såsom verksamheterna inom Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys m.fl. Dessutom redovisas frågor med koppling till anslagen 1:8 Viss internationell verksamhet och 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.

Anslag

Anslag 1:3 Trafikverket disponeras av Trafikverket för förvaltningskostnader samt planering och uppföljning av verksamheten. Anslaget finansierar också bl.a. transportpolitiska utredningar samt modellutveckling och analys inom transportområdet.

Anslag 1:7 Trafikavtal används huvudsakligen för statens trafikavtal rörande transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik.

Anslag 1:8 Viss internationell verksamhet är avsett för kostnader för Sveriges förpliktelser som värdland för Världssjöfartsuniversitetet.

Från *anslag 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut* finansieras bl.a. det nämnda forskningsinstitutets administration och utredningsverksamhet samt särskild utrustning liksom det nationella transportforskningsbiblioteket, BIC.

Anslag 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk används för bidrag som EU beviljar till projekt och studier som ingår i det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) för investeringar i transportinfrastruktur.

Anslag 1:12 Transportstyrelsen används huvudsakligen till de delar av Transportstyrelsens verksamhet som inte finansieras med avgifter som myndigheten disponerar, andra anslag eller övriga intäkter. Anslaget får till skillnad från tidigare år även användas till att betala eventuella böter till följd av försenad implementering av EU-direktiv; av regeringens överväganden framgår nämligen att det inom transportområdet finns direktiv som inte kommer att vara genomförda i tid, vilket kan leda till vitesförelägganden från kommissionen.

Anslag 1:13 Trafikanalys används för Trafikanalys administrationskostnader samt till statistik-, utvärderings- och analysverksamhet inom transportområdet.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2012 i enlighet med sammanställningen nedan.

Tabell 2 Budgetförslag för 2012 för trafikslagsövergripande frågor*Miljoner kronor*

Anslag		2011	2012
		Anslag	Förslag
1:3	Trafikverket	1 532	1 458
1:7	Trafikavtal	831	831
1:8	Viss internationell verksamhet	25	25
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	41	44
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Trans-europeiska nätverk	349	349
1:12	Transportstyrelsen	2 258	1 985
1:13	Trafikanalys	60	61

När det gäller *anslag 1:3 Trafikverket* kan påminnas om att Trafikverket inrättades den 1 april 2010 samtidigt som myndigheterna Banverket och Vägverket avvecklades. Regeringen erinrar också i propositionen om att myndighetsomorganisationen förväntas ge besparingar på 78 miljoner kronor respektive 150 miljoner kronor under 2011 och 2012. Regeringen framhåller att en del av denna besparing återförs till utgiftsområde 22 Kommunikationer i form av tillskott till drift och underhåll av vägar och järnvägar. Tillskottet utgör 28 miljoner kronor respektive 50 miljoner kronor under 2011 och 2012.

Regeringen föreslår också att ett system med beredskapsflygplatser ska införas för att säkerställa ett nationellt nät av flygplatser som kan tillhandahålla en grundläggande beredskap för vissa samhällsviktiga insatser, t.ex. prioriterade sjuktransporter och räddningsinsatser. Regeringen bedömer att 7 miljoner kronor behöver avsättas per år för att upprätthålla ett sådant nät. Regeringen föreslår att åtgärden finansieras med en minskning av anslag 1:3 Trafikverket samtidigt som anslag 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser ökas med motsvarande belopp (se avsnittet om luftfart nedan). Regeringen föreslår också en satsning för att säkerställa utveckling och drift av det nationella transportforskningsbiblioteket. Regeringen föreslår därför att *anslag 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut* ökas med 3,3 miljoner kronor fr.o.m. 2012 och att denna ökning finansieras genom en motsvarande minskning av anslag 1:3 Trafikverket.

Vad gäller *anslag 1:7 Trafikavtal* bedömer regeringen att den nuvarande anslagsnivån kommer att vara tillräcklig för åren 2012–2015, under förutsättning att det inte sker några kraftiga avvikelser från de antaganden som regeringen gör gällande framtida oljepriser och valutakurser.

I fråga om *anslag 1:12 Transportstyrelsen* påminner regeringen om att nya finansieringsprinciper gäller för Transportstyrelsen fr.o.m. 2011. Detta innebär att verksamhet inom myndigheten som avser regelgivning ska, oberoende av trafikslag, finansieras via skattekollektivet medan verksamhet som avser tillstånd eller annan ärendehantering, tillsyn och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter. Vidare påminner regeringen om att fr.o.m. 2011 ska Transportstyrelsens avgiftsintäkter från offentligrättslig

verksamhet i huvudsak bruttoredovisas, dvs. redovisas under inkomsttitel på statens budget. Regeringen meddelar att i beräkningen av myndighetens anslag 2011 ingick avgiften för flygtrafiktjänster, den s.k. undervägsavgiften, samtidigt som det i budgetpropositionen förklarades att myndigheten även fortsatt skulle disponera denna typ av avgift. Eftersom Transportstyrelsen även fortsatt bör disponera intäkterna från denna avgift anför regeringen att anslaget för 2012 bör justeras ned med motsvarande belopp, dvs. 146,1 miljoner kronor.

Regeringen pekar också på att Statens haverikommission fr.o.m. 2012 kommer att få ökade kostnader till följd av implementeringen av det tredje sjösäkerhetspaketet. Det föreslås därför att anslag 2:8 Statens haverikommission under utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap ökas med 2 miljoner kronor samtidigt som Transportstyrelsens anslag minskas med motsvarande belopp. Regeringen föreslår vidare att Transportstyrelsens anslag minskas med ytterligare 1 miljon kronor fr.o.m. 2012 för att finansiera en förstärkning av Rymdstyrelsens insatser för att samordna det svenska deltagandet i det europeiska satellitnavigeringssystemet Galileo. Anslaget 3:5 Rymdstyrelsen under utgiftsområde 16 Utbildning och universitetsforskning föreslås öka med motsvarande belopp.

Regeringen uppger också i propositionen att allt större krav kommer att ställas på att Transportstyrelsens befintliga verksamhet ska bedrivas till lägre kostnader.

Vad gäller *anslagen 1:8 Viss internationell verksamhet* och *1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* föreslår regeringen inga förändrade anslagsnivåer. I fråga om *anslag 1:13 Trafikanalys* föreslås en ökning på ca 700 miljoner kronor till följd av sedvanlig pris- och löneomräkning.

Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser

Regeringen påminner i propositionen om att vissa trafikavtal rörande transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, främst flygavtal och avtal om färjetrafik till och från Gotland, innehåller rörliga ersättningsvillkor, främst med avseende på oljepriser. För att ta hänsyn till denna rörliga komponent föreslår regeringen därför att den bemyndigas att under 2012 för ramanslaget 1:7 Trafikavtal ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad kollektivtrafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 3 500 miljoner kronor under 2013–2022.

Vägar

Anslag

Från *anslag 1:1 Vaghållning* finansieras bl.a. statlig vaghållning (vilket innefattar t.ex. vägplanering, byggande, drift och underhåll samt gång- och cykelvägar i det statliga vägnätet), bidrag inom bl.a. kollektivtrafiken och förbättring av miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar samt andra insatser som syftar till att uppnå de transportpolitiska målen. Anslaget ska till skillnad från tidigare år även användas för eventuella böter till följd av försenad implementering av EU-direktiv då det inom transportområdet finns direktiv som inte kommer att vara genomförda i tid, vilket kan leda till vitesförelägganden från kommissionen.

Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm uppfördes på statens budget den 1 januari 2011 och används för investeringar i vägnätet i Stockholm som finansieras med överskott från trängselskatten.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2012 i enlighet med sammanställningen nedan.

Tabell 3 Budgetförslag för 2012 för vaghållning m.m.

Miljoner kronor

Anslag		2011	2012
		Anslag	Förslag
1:1	Vaghållning	20 702	21 564
1:11	Trängselskatt i Stockholm	833	1 240

Regeringen föreslår i budgetpropositionen en satsning på vaghållning på 950 miljoner kronor 2012 och 450 miljoner kronor 2013. Regeringen framhåver att det på vägsidan finns ett uppdämt behov av underhållsåtgärder till följd av de senaste årens hårda vintrar som har inneburit att budgeten för drift och underhåll till stora delar har använts till vintervaghållning. Vidare framhåller regeringen att det för flera vägar i landet även bedöms finnas ett fortsatt behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder, miljöåtgärder samt trimningsåtgärder. Regeringen pekar dessutom på att sådana satsningar utgör ett stabiliseringspolitiskt verktyg som ger sysselsättningseffekt på relativt kort sikt. Det framhålls att åtgärderna ska riktas mot de starkast trafikerade vägsträckorna, däribland sträckor som är av avgörande betydelse för arbetspendling i storstadsområdena, och att inriktningen även ger en möjlighet att prioritera viktiga godsstråk.

Vad gäller *anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm* framgår av regeringens överväganden att nettoöverskottet från den inbetalda trängselskatten beräknas uppgå till 601 miljoner kronor 2012. Regeringen föreslår att man till anslaget även tillför det anslagssparande på dryga 377 miljoner kronor som genererats av trängselskatten i Stockholm sedan 2007 och som vid utgången av 2010 hade ackumulerats under anslag 1:1 Vaghållning. Regeringen pekar i sammanhanget också på att hänsyn måste tas till den ackumulerade differens mellan överskott och avsatta medel på -12 miljoner kronor som har uppstått under samma period.

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 anslagen 1:1 Väghållning och 1:11 Trängselskatt i Stockholm.

**Tabell 4 Fördelning av anslagen 1:1 Väghållning och 1:11 Trängselskatt i Stock-
holm**

Miljoner kronor

Anslagspost/delpost	2011	2012
	Budget	Förslag
Anslag 1:1 Väghållning		
Myndighetsutövning	145	152
Investeringar i nationell plan	6 017	5 743
Investeringar i regional plan	2 802	2 675
Drift och underhåll	9 139	9 781
Räntor och återbetalning av lån	157	298
Bärlighet, tjälsäkring och rekonstruktion	1 127	1 562
Bidrag för drift av enskild väg	1 011	1 040
Övriga insatser för effektivisering av transportsystemet	302	311
Kammarkollegiets disposition	2	2
Summa	20 702	21 564
Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm		
Trafikverket: väginvesteringar	558	966
Beräknade kostnader administration	274	274
Summa	832	1 240

Investeringar

Trafikverkets investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Trafik-
verket tar upp och de tillskott som tas emot via externa bidrag. Investerings-
arna omfattar de investeringar som fastställts av regeringen i den
nationella planen för utveckling av transportsystemet 2010–2021 (dnr
N2009/6374/TE) och av länen i de regionala planerna. Investeringsplanen
för vägområdet redovisas i följande tabell.

Tabell 5 Investeringsplan för vägar 2011–2013

Miljoner kronor

	2011	2012	2013
	Prognos	Budget	Beräknat
Investeringar			
Investeringar i nationell plan, inkl. närtidssatsning	10 566	8 831	7 729
Investeringar i regional plan, inkl. närtidssatsning	2 656	2 905	2 774
Bärlighetshöjande åtgärder, inkl. närtidssatsning	1 156	1 562	1 383
Investeringar med överskott från trängselskatt i Stockholm	310	966	642
Investeringar med överskott från trängselskatt i Göteborg	–	–	925

	2011	2012	2013
	Prognos	Budget	Beräknat
Investeringar i anläggningstillgångar	490	610	250
Summa	15 178	14 874	13 703
Finansiering			
Anslag	10 283	10 946	10 918
Lån i Riksgäldskontoret	3 129	2 188	1 399
Medfinansiering, förskottering m.m.	1 766	1 740	1 386
Summa	15 178	14 874	13 703

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden och låneram

Regeringen framhåller att den verksamhet som Trafikverket bedriver ofta innebär 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. Följaktligen framhåller regeringen att den bör 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 högst 37 800 miljoner kronor för 2012. Regeringen meddelar att i aktuella planer ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, t.ex. Norra länken. Regeringen pekar på att de exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse, varför en viss buffert behövs i bemyndiganderamen.

Trafikverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor, vissa prioriterade vägprojekt samt investeringar i vissa vägprojekt för vilka verket planerar att ta ut trängselskatt eller vägavgifter. Regeringen föreslår en låneram om högst 8 900 miljoner kronor för 2012. Den föreslagna låneramen är 1 200 miljoner kronor högre än för det innevarande året, vilket 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.

Tabell 6 Beräknad låneskuld för vägar 2011–2013

Miljoner kronor

Objekt	2011	2012	2013
Broinvesteringar	88	75	63
E6 Svinesundsförbindelse	610	568	524
Prioriterade vägprojekt	5 140	5 678	5 438
E4 Sundsvall	446	728	1 009
Rv 50 Motala–Mjölby	487	872	1 105
Västsvenska infrastrukturpaketet	250	480	581
Stockholmsöverenskommelsen	0	0	534
Summa	7 021	8 401	9 254

Merparten av de lån som Trafikverket har tagit ska återbetalas genom att Trafikverkets anslag belastas med kostnader för räntor och amorteringar.

Järnväg

Anslag

Anslaget 1:2 Banhållning används för bl.a. investeringar i statliga järnvägar, drift och underhåll av statliga järnvägar, trafikledning och andra insatser, utöver banhållning och bidragsgivning, som syftar till att uppnå de transportpolitiska målen samt myndighetsutövning. Anslaget används också för Trafikverkets kostnader för trafikavgifter enligt avtalet om Öresundsförbindelsen och för bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut. Till skillnad från tidigare år ska anslaget även användas för eventuella böter till följd av förenad implementering av EU-direktiv.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslag för 2012 enligt följande:

Tabell 7 Budgetförslag för 2012 för banhållning

Miljoner kronor

Anslag		2011	2012
		Anslag	Förslag
1:2	Banhållning	12 825	14 731

Regeringen föreslår i propositionen att 2 600 miljoner kronor satsas 2012 på åtgärder för i första hand drift och underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder, varav 800 miljoner kronor avser medel som belastat Trafikverkets anslagskredit under 2011. Det meddelas också att 1 800 miljoner kronor satsas för samma ändamål 2013. Regeringen framhåller att sådana åtgärder krävs både i närtid för att tillgodose den nuvarande efterfrågan och på längre sikt för att kunna möta en förväntad efterfrågeökning på järnvägstransporter. Vidare påtalar regeringen att de förstärkta satsningarna också utgör ett stabiliseringspolitiskt verktyg som ger sysselsättningseffekt på relativt kort sikt. Regeringen anger att åtgärderna riktas mot de starkast trafikerade järnvägsstråken, däribland stråk som är av avgörande betydelse för arbetspendling i storstadsområdena. Det framhävs också att inriktningen ger en möjlighet att prioritera viktiga godsstråk.

I propositionen påminner regeringen vidare om att Trafikverket enligt järnvägslagen (2004:519) får ta ut avgifter av operatörerna för trafik på statens spåranläggningar. Intäkterna används för finansiering av drift, underhåll och kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen samt produktionskostnader för tjänsterna. För 2012 beräknas intäkterna från banavgifterna uppgå till 855 miljoner kronor. Regeringen pekar på att Trafikverket bedriver ett kontinuerligt arbete för att vidareutveckla formerna för uttaget av banavgifter och att detta bedöms leda till successivt ökade avgiftsnivåer under de kommande åren.

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

Tabell 8 Fördelning av anslaget 1:2 Banhållning*Miljoner kronor*

Anslagspost	2011	2012
	Budget	Förslag
Myndighetsutövning	5	5
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundskonsortiet	411	411
Investeringar i nationell plan	5 498	5 043
Drift, underhåll och trafikledning	5 238	7 321
Räntor och återbetalning av lån	1 572	1 846
Övriga insatser för effektivisering av transportsystemet	101	104
Summa	12 825	14 731

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 2012 genomföra nedanstående investeringar för ca 10 777 miljoner kronor. I medfinansieringen ingår bl.a. de medel som Trafikverket fått i bidrag från EU (TEN-T-bidrag).

Tabell 9 Investeringsplan för järnvägar 2011–2013*Miljoner kronor*

	2011	2012	2013
	Prognos	Budget	Beräknat
Investeringar			
Investeringar i nationell plan*	12 358	9 566	8 197
El- och teleinvesteringar	929	651	414
Investeringar i anläggningstillgångar	460	560	510
Summa	13 747	10 777	9 121
Finansiering			
Anslag	6 259	5 043	5 131
Lån i Riksgäldskontoret	5 904	4 516	2 594
Medfinansiering, förskottering m.m.	1 584	1 218	1 396
Summa	13 747	10 777	9 121

* Inklusive medfinansiering.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden och låneram

Liksom för väghållning framhåller regeringen att den verksamhet som Trafikverket bedriver inom banhållning ofta innebär att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Följaktligen anför regeringen att den bör 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 högst 73 600 miljoner kronor för 2012. Regeringen meddelar att i aktuella planer ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, t.ex. Citybanan.

Inom Trafikverket finns särskilda lån upptagna för att finansiera Trafikverkets investeringar i eldrifts- och teleanläggningar och 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 för 2012 för dessa ändamål föreslås uppgå till högst 16 900 miljoner kronor. Av den totala låneramen avser 13 494 miljoner kronor en låneram för investeringar under 2012 i de prioriterade järnvägsprojekten Hallsberg–Degerön, Mjölby–Motala och Trollhättan–Göteborg samt i järnvägsprojekt i Stockholmsområdet.

För Botniabanan föreslår regeringen en låneram om högst 16 500 miljoner kronor för budgetåret 2012 till Botniabanan AB i enlighet med det beräknade ackumulerade kreditbehovet vid slutet av 2012. Det påminns i sammanhanget om att 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.

Tabell 10 Beräknad låneskuld för järnvägar 2011–2013

Miljoner kronor

Objekt	2011	2012	2013
Eldriftsanläggningar	1 934	2 395	2 606
Teleanläggningar	482	543	598
Prioriterade järnvägsprojekt	10 330	13 494	15 075
Västsvenska infrastrukturpaketet bana	92	233	322
Summa	12 838	16 665	18 601
Botniabanan	16 374	15 945	15 516

De lån som Trafikverket har tagit upp i Riksgäldskontoret ska återbetalas genom att Trafikverkets anslag belastas med kostnader för räntor och återbetalning av lån.

Statens järnvägar

Det nuvarande affärsverket Statens järnvägar bildades 2001 när huvuddelen av dåvarande Statens järnvägars verksamhet delades upp i sex självständiga bolag. Verket ska förvalta egendom (lok och vagnar för tågtrafik) och avveckla viss verksamhet (personal, arkiv m.m.) som före utgången av 2000 ingick i Statens järnvägars verksamhet och som inte överförts till något bolag eller någon annan myndighet. Statens järnvägar förvaltar leasingåtaganden och hyr ut fordon, i första hand till järnvägsföretag med vilka staten ingår trafikeringsavtal.

Regeringen anför i propositionen att Statens järnvägars verksamhet har minskat i en sådan omfattning att regeringen bedömer att de uppgifter som återstår kan överföras till en annan myndighet. Tidpunkten för en sådan avveckling är dock ännu inte fastställd, och regeringen bedömer därför att myndigheten även 2012 behöver finansiella befogenheter i enlighet med tidigare år.

Godkännande av ekonomiska mål och finansieringsmodell samt bemyndigande om finansiella befogenheter

De verksamheter som rör avveckling av verksamhet och förvaltning av leasingåtaganden har inget avkastningskrav, utan dessa ska bära sina egna kostnader, medan den verksamhet som omfattar förvaltning av järnvägsfordon över en konjunkturcykel ska ge en räntabilitet på sysselsatt kapital som minst motsvarar räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet. Regeringen anser att denna ordning alltför är motiverad.

Beträffande de avgiftsintäkter 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 därför att Statens järnvägars verksamhet tills vidare fortsätter enligt den finansieringsmodell och de avkastningskrav som gällt för Statens järnvägar.

Det framhålls i propositionen att Statens järnvägar förvaltar finansiella tillgångar och skulder 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 en antagen finanspolicy. För att finansiera dessa åtaganden och affärsverkets andra åtaganden hade Statens järnvägar vid årsskiftet långfristiga skulder på ungefär 4 700 miljoner kronor. Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att ta på sig långfristiga skulder, inbegripet Statens järnvägars finansiella leasingåtaganden, inom en total låneram av 5 000 miljoner kronor under 2012. Regeringen föreslår vidare 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 även 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. Regeringen meddelar att vissa intervallstyrda revisioner av ellok och motorvagnar kommer att genomföras under de närmaste åren och att Statens järnvägar avser att finansiera

detta inom ramen för intäkterna från fordonsuthyrningen. Vidare framhåller regeringen att det finns 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 investeringarna uppgår till 153 miljoner kronor under åren 2012–2014, se tabellen nedan. Investeringarna finansieras fullt ut av egna medel hos Statens järnvägar. Regeringen föreslår att investeringsplanen för Statens järnvägar godkänns.

Tabell 11 Investeringsplan för Statens järnvägar 2012–2014

Miljoner kronor

	2012	2013	2014
	Budget	Beräknat	Beräknat
Investeringar			
Handikappanpassning sovvagnar	3	0	0
Säkerhetsanpassning personvagnar	4	0	0
Uppgradering/upprustning vagnar	41	45	35
ERTMS-installation	12,5	12,5	0
Summa	60,5	57,5	35
Finansiering			
Lån i Riksgäldskontoret	0	0	0
Egna medel	60,5	57,5	35
Summa	60,5	57,5	35

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 fritidsbåttrafiken och yrkesfisket m.m., vilka inte ska belasta handelsjöfarten.

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.

Anslagen ovan får också användas som bidrag till huvudmän som fullt ut övertar ansvar för vissa farleder och kanaler som i dag huvudsakligen nyttjas av fritidsbåtar och nyttotrafik. Anslagen får även användas för utredningar.

Som framgår av tabellen nedan föreslår regeringen oförändrade anslag för 2012 jämfört med det innevarande året.

Tabell 12 Budgetförslag för 2012 för sjöfartsområdet*Miljoner kronor*

Anslag		2011	2012
		Anslag	Förslag
1:4	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	143	143
1:5	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62	62

Ekonomiska mål och finansiella befogenheter

Sjöfartsverket har ett räntabilitetskrav för perioden 2012–2014 på 3,5 %, räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel. Regeringen bedömer att detta räntabilitetskrav fortfarande är motiverat som långsiktigt mål. Vidare anser regeringen att det är motiverat att det nuvarande soliditetsmålet på minst 25 % ligger kvar under de närmaste åren mot bakgrund av att pensionsskulden ökat till följd av ändrade beräkningsgrunder. Soliditetsmålet bör dock enligt regeringen på sikt återgå till 30 %. Som restriktion för prisökningar anför regeringen att verkets farledsavgifter får öka med högst nettoprisindex räknat fr.o.m. 2004. När det gäller utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Det föreslås att regeringen även fortsättningsvis bör bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet.

Regeringen föreslår vidare att ett bemyndigande ges så att Sjöfartsverket under 2012 kan uppta kort- och långfristiga lån inom en total ram av 335 miljoner kronor i och utanför Riksgäldskontoret. Regeringen föreslår också att Sjöfartsverket får sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Investeringsplan

Sjöfartsverkets investeringar finansieras för närvarande utan extern upplåning. Finansieringen sker internt inom verksamheten där de huvudsakliga intäkterna är avgifter och anslag. Av investeringsplanen nedan framgår att verket planerar investeringar för 465 miljoner kronor för perioden 2012–2014. Regeringen pekar bl.a. på att arbetet fortsätter med att förlänga livstiden för isbrytare i Atle-klassen, vilket kommer att kosta totalt ca 200 miljoner kronor. Regeringen meddelar också sin avsikt att i en separat proposition under hösten 2011, för att säkerställa en väl fungerande sjö- och flygräddningsverksamhet, bl.a. lämna förslag om att staten genom Sjöfartsverket förvärvar samtliga aktier i Scandinavian helicopter invest AB till ett belopp om 28 miljoner kronor.

Tabell 13 Investeringsplan för Sjöfartsverket 2012–2014*Miljoner kronor*

	2012	2013	2014
	Budget	Beräknat	Beräknat
Investeringar			
Farleder/utmärkning	90	86	63
Isbrytning	29	27	0
Sjötrafikinformation (VTS)	3	2	3
Sjögeografisk information (sjökortsproduktion)	3	3	3
Lotsning	27	22	2
Flyg- och sjöräddning	32	7	2
Övriga myndighetsuppgifter	5	5	5
Gemensamma funktioner	15	15	15
Summa	204	167	94
Finansiering			
Lån	0	0	0
Egna medel	204	167	93
Summa	204	167	94

Regeringen delar Sjöfartsverkets bedömning när det gäller vilka investeringar som bör göras de närmaste åren. Regeringen föreslår följaktligen att investeringsplanen för Sjöfartsverket godkänns.

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 som nyttjas av flygtrafik som upphandlas av staten. Anslaget används vidare till åtgärder enligt de regionala infrastrukturplanerna.

Regeringen meddelar i budgetpropositionen att anslaget framöver även ska användas för att täcka kostnader för att hålla beredskap för samhällsviktiga insatser på vissa flygplatser. Regeringen föreslår att anslaget fr.o.m. 2012 ska utökas med 7 miljoner kronor för detta ändamål. Avsikten är att härigenom skapa en tillgänglighet för luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade sjuktransporter, räddningsinsatser, uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet till flygplatser på tider då dessa normalt inte är öppna. Regeringen aviserar sin avsikt att ge Trafikverket i uppgift att genom frivilliga överenskommelser säkerställa ett sådant beredskapsnät.

Regeringen föreslår därför att riksdagen anslår medel för 2012 i enlighet med följande:

Tabell 14 Budgetförslag för 2012 för luftfartsområdet*Miljoner kronor*

Anslag		2011	2012
		Anslag	Förslag
1:6	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	103	110

Ekonomiska mål och finansiella befogenheter

Liksom för det innevarande året anser regeringen att ett räntabilitetskrav för Luftfartsverket om 4 % av eget kapital, räknat på resultatet efter skattemotsvarighet, är motiverat för 2012. På motsvarande vis anser regeringen att målet för soliditeten långsiktigt ska vara lägst 15 %. När det gäller utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara 15 % av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Det föreslås att regeringen även fortsättningsvis bör bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet.

Regeringen föreslår vidare att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2012 låta Luftfartsverket uppta lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 1 500 miljoner kronor. För att minska verkets riskexponering används derivathandel. Luftfartsverket föreslås lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument, och regeringen föreslår att det för 2012 ska fastställas en ram för utställandet av sådana säkerheter på 2 000 miljoner kronor. Liksom för andra affärsverk uppger regeringen att Luftfartsverket har ett bemyndigande att sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Investeringsplan

Luftfartsverkets investeringar har finansierats med internt tillförda medel. För perioden 2011–2015 uppgår investeringsplanen till 777 miljoner kronor, vilket är en minskning jämfört med föregående års investeringsplan. De största investeringarna i planen uppges inbegripa bl.a. följande:

- en uppgradering för att ersätta eller komplettera nuvarande ålderstigna radarstationer och förbättra övervakningen i svenskt luftrum avseende täckning, noggrannhet och uppdateringsfrekvens
- ett pågående internationellt samarbetsprojekt (COOPANS) avseende kontinuerlig utveckling av flygledningssystemet mellan leverantörer av flygtrafiktjänster som har samma typ av utrustning och samma systemleverantör
- ett system för att effektivisera driften av flygtrafiktjänster vid små och medelstora flygplatser genom fjärrstyrda torn
- ett nationellt nätverk för kommunikation mellan olika operativa enheter och anläggningar såsom radarstationer och radio- och navigationsutrustningar. Investeringen är en konsekvens av att flygplatsverksamheten har bolagiserats och att det befintliga nätverket kommer att stanna inom Swedavia.

Regeringen delar Luftfartsverkets bedömning av de prioriteringar som bör göras för att möta investeringsbehoven under de närmaste åren och föreslår därför att investeringsplanen godkänns.

Informationssamhället

Avsnittet omfattar verksamheter inom områdena it, elektronisk kommunikation, elektronisk förvaltning, post och grundläggande betaltjänster.

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 funktionsnedsättningar 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 det politiska målet.

Anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade används i syfte att trygga behovet av effektiva elektroniska kommunikationer och posttjänster för personer med funktionsnedsättningar. Anslaget används även för utvecklingsprojekt med inriktning på elektronisk kommunikation och it-användning för personer med funktionsnedsättningar.

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, vilket inbegriper upphandling av tjänsterna samt regionala stöd- och utvecklingsinsatser.

Anslaget 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m. används för insatser som bidrar till att förverkliga målet 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 utbyggnader 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. Anslaget används också för administration av åtgärderna.

Anslaget 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse används för att finansiera prioriterade e-förvaltningsprojekt för statsförvaltningens utveckling. Anslaget används också för projekt som förenklar vardagen för företag och privatpersoner samt för att analysera kostnader och effekter av e-förvaltningsprojekt. De ändamål och verksamheter som finansieras från anslaget behandlades tidigare under utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning men flyttades till utgiftsområde 22

Kommunikationer i enlighet med regeringens förslag i 2011 års ekonomiska vårproposition (prop. 2010/11:100, bet. 2010/11:KU32, rskr. 2010/11:294).

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2012 i enlighet med sammanställningen nedan.

Tabell 15 Budgetförslag för 2012 för informationssamhället

Miljoner kronor

Anslag		2011	2012
		Anslag	Förslag
2:1	Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	25	21
2:2	Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	149	147
2:3	Grundläggande betaltjänster	49	37
2:4	Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	18	40
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	120	185
2:6*	Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	25	28

* Till och med budgetåret 2011 redovisades anslaget under utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

Beträffande *anslag 2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter* påminner regeringen i propositionen om att den verksamhet som tidigare bedrevs vid Sveriges it-incidentcentrum (Sitic) under 2011 har flyttats från PTS till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). Verksamheten innefattas således numera i utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap. PTS förvaltningsanslag ökades engångsvis med 5 miljoner kronor för 2011 för finansiering av avvecklingskostnader i samband med verksamhetsflytten.

I fråga om *anslag 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* meddelar regeringen att den del av verksamheten som rör tjänsten för nödsamtal till larmnumret 112 via sms (tjänsten SMS 112) överförs från PTS till SOS Alarm AB. Följaktligen föreslår regeringen att anslaget ska minskas med 1,7 miljoner kronor fr.o.m. 2012 och att medlen i stället beräknas under utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap, anslag 2:6 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB.

Vad gäller *anslag 2:3 Grundläggande betaltjänster* påminner regeringen i propositionen om att den nuvarande upphandlingen (som gällt över en fyraårsperiod) löper ut i juni 2012. Regeringen uppger att nya insatser kan behövas och förtydligar samtidigt att resultatet av de statliga satsningarna förväntas bli ökad samordning mellan kommersiell och offentlig service liksom lokalt anpassade tjänster som är kostnadseffektivare och som bidrar till ett utökat utbud av tjänster.

I fråga om *anslag 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* framhåller regeringen sin inriktning att uppgradera den i förordningen (2003:396) om elektronisk kommunikation fastställda nivån för funktio-

netllt tillträde till internet från 20 kbit/s till 1 Mbit/s. Utgångspunkten är att tjänsten i första hand ska tillhandahållas av marknaden, men regeringen bedömer att vissa offentliga kostnader inte kan uteslutas, varför anslaget höjs med 15 miljoner kronor per år 2012–2014. Regeringen aviserar vidare i propositionen en digital agenda för att, i en sammanhållen strategi, samordna och komplettera pågående aktiviteter för att tillvarata digitaliseringsens möjligheter. För att genomföra förslag i den digitala agendan föreslår regeringen att anslaget ökas med ytterligare 7 miljoner kronor.

Vidare föreslår regeringen i budgetpropositionen under utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel att landsbygdsprogrammet förstärks med totalt 300 miljoner kronor t.o.m. 2014 i syfte att öka tillgängligheten till bredband på landsbygden. I samband med detta föreslår regeringen också att PTS tillförs totalt 75 miljoner kronor för offentlig medfinansiering för detta ändamål. *Anslag 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* höjs följaktligen med 25 miljoner kronor per år 2012–2014. Regeringen föreslår även att det befintliga stödet till kanalisering förlängs t.o.m. 2014 med 40 miljoner kronor per år, dvs. totalt 120 miljoner kronor.

Beträffande *anslag 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse* understryker regeringen att it-projekt tar en stor del av de statliga myndigheternas resurser i anspråk och att det därför är viktigt att hitta former för ett så effektivt resursutnyttjande som möjligt för sådana projekt. Regeringen ökar anslaget med 3 miljoner kronor per år 2012 och 2013.

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 2012, vilket är oförändrat jämfört med de senaste åren.

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 under 2012

- 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 miljoner kronor 2013 och 2014
- för *ramanslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som medför behov av framtida anslag på högst 60 miljoner kronor under 2013 och 2014

- för *ramanslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 135 miljoner kronor under 2013 och 2014.

Motionerna

Parti- och kommittémotioner

Socialdemokraterna

Anders Ygeman m.fl. (S) framhåller i *motion 2011/12:T429* behovet av ökade järnvägsinvesteringar. Motionärerna är positiva till regeringens föreslagna satsning på ytterligare 1 800 miljoner kronor 2012 och 2013 för ökat underhåll, trimningsåtgärder och reinvesteringar, men de anför att detta inte löser järnvägens problem. Motionärerna understryker i stället i *yrkande 4* behovet av ökad kapacitet för järnvägstrafiken i Sverige. De förespråkar ökade investeringar på 11 500 miljoner kronor för perioden 2012–2015, varav 1 400 miljoner kronor ska avsättas för stöd till att bygga ut Stockholms tunnelbana. Vidare framhåller motionärerna att 1 100 miljoner kronor ska avsättas till projektering av strategiska infrastrukturprojekt där en byggstart är möjlig först efter 2015, vilket bl.a. innefattar höghastighetsbanorna Ostlänken och Götalandsbanan samt en ny fast förbindelse över Öresund. Motionärerna föreslår mot denna bakgrund i *yrkande 1* att bananslaget för 2012 höjs med 2 000 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag, varav 1 800 miljoner avser kapacitetshöjande åtgärder och 200 miljoner avser projektering av strategiska framtidsprojekt. Vidare föreslår motionärerna i *yrkande 2* att bemyndigandet att ingå ekonomiska åtaganden för banhållningsanslaget får uppgå till högst 83 200 miljoner kronor för perioden 2013–2050, att jämföra med 73 600 miljoner i regeringens förslag. I *yrkande 3* föreslår motionärerna också att låneramen 2012 för prioriterade järnvägsprojekt m.m. ska uppgå till högst 18 900 miljoner kronor, dvs. 2 000 miljoner mer än i regeringens förslag.

Motionärerna understryker vidare vikten av ett väl underhållet vägnät för såväl gods- som persontransporter i landet. De pekar på att problemen ser olika ut i olika delar av Sverige och lyfter i sammanhanget bl.a. fram i *yrkande 10* problemet med minskad bärighet på grund av tjälskador.

Miljöpartiet

Stina Bergström m.fl. (MP) framhåller i *motion 2011/12:T472* att det finns stora kapacitetsproblem i järnvägsnätet. Motionärerna anför att problemen för svensk järnväg främst beror på att i) underhållet är eftersatt, ii) flera flaskhalsar gör systemet känsligt för störningar och iii) nyinvesteringarna inte håller jämn takt med den ökade efterfrågan. Motionärerna förespråkar därför i *yrkande 2* en bestående höjning av banunderhållet; de förordar en ökning av underhållet under en tioårsperiod med i genomsnitt 2 300 miljo-

ner kronor per år jämfört med den gällande planen. Jämfört med regeringen föreslår de följaktligen att 3 300 miljoner kronor extra satsas under budgetperioden, varav 500 miljoner 2012. Motionärerna föreslår vidare i *yrkande 3* långsiktigt ökade investeringar för att bygga bort flaskhalsar i järnvägsnätet före 2021. För detta ändamål satsas 4 500 miljoner kronor under budgetperioden, varav 800 miljoner 2012. I *yrkande 4* framhålls vikten av järnvägssatsningar i hela landet, inte minst på lågtrafikerade banor. Miljöpartiet satsar 2 900 miljoner kronor på detta under budgetperioden, varav 800 miljoner 2012. Behovet av att öka spårunderhållet och tidigare-lägga åtgärder för att bygga bort flaskhalsar för godstrafiken, liksom behovet av att rusta stambanor och lågtrafikerade banor runt om i landet för godstrafiken tas också upp av *Stina Bergström m.fl. (MP)* i *motion 2011/12:T344 yrkandena 1 och 2*. Motionärerna anför vidare i *motion T472 yrkande 7* att regeringen bör återinföra bidrag till köp av och reinvesteringar i fordon. I *yrkande 8* föreslår motionärerna att regeringen ska införa ett statligt stöd till investeringar i spårvägar i städer; 3 100 miljoner kronor föreslås för detta under budgetperioden, varav 600 miljoner 2012.

Stina Bergström m.fl. (MP) motsätter sig i *motionerna T344 yrkande 5 och T472 yrkande 14* de höjningar av banavgifterna som aviserats i budgetpropositionen. De menar att dessa kommer att försämra ekonomin för järnvägens godsentreprenörer, vilket i väntan på att en lastbilsskatt införs medför en stor risk för att gods flyttas över från tåg till lastbil. Motionärerna yrkar i stället på att motsvarande belopp tillförs Trafikverket för järnvägsunderhåll; för 2012 innebär detta 140 miljoner kronor.

Motionärerna efterfrågar i *motion T472 yrkande 10* att Trafikverket ges i uppdrag att avsätta 1 500 miljoner kronor under budgetperioden till åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet. I *yrkande 11* anför det, liksom i *motion 2011/12:T456 yrkande 1 av Stina Bergström m.fl. (MP)*, att verket också ska ges i uppdrag att under budgetperioden avsätta 1 500 miljoner kronor till åtgärder för ökad cykeltrafik. De två satsningarna ska finansieras genom att väginvesteringar i den nationella planen minskar med motsvarande belopp; för 2012 innebär detta 250 miljoner kronor för vardera uppdrag. Motionärerna vill vidare prioritera upp Trafikverkets arbete med buller, landskap, hållbar samhällsutveckling m.m. och föreslår därför i *yrkande 12* att verket ska tillföras särskilda potter för miljö, trimning och forskning. Miljöpartiet avsätter 300 miljoner kronor för dessa ändamål under budgetperioden, varav 100 miljoner kronor 2012.

I *yrkande 16* kräver motionärerna att projektet Förbifart Stockholm avbryts och att överskottet från trängselavgifterna i Stockholm överförs till ett nytt anslag för riktat bidrag till Stockholmsregionens kollektivtrafik. Motsvarande krav förs också fram i *motion 2011/12:T276 av Stina Bergström m.fl. (MP)*. I den sistnämnda motionen anför motionärerna i *yrkande 1* att planerna på förbifarten bör avbrytas som en följd av målsättningen att finna långsiktigt hållbara trafiklösningar i Stockholmsregionen. Motionärerna understryker att behovet av utbyggd kollektivtrafik i Stock-

holm är enormt och anför därför i samma motion *yrkande 2* att avtalet med bl.a. Stockholms läns landsting och Stockholms stad om medfinansiering av väg- och spårsatsningar i Stockholmsregionen bör omförhandlas så att intäkterna från trängselskatten tillfaller kollektivtrafiken. Det anges följaktligen i *yrkande 3* att överskottet från trängselskatten i Stockholm, 2 300 miljoner kronor under budgetperioden 2012–2014, bör överföras till Stockholmsregionen för kollektivtrafiksatsningar.

Motionärerna påtalar vidare i *motion T472* att regeringen sedan 2008 har minskat anslaget för Rikstrafikens trafikavtal och att detta riskerar att leda till en nedläggning av tågtrafik på lågtrafikerade banor som är beroende av stöd för att trafikerar. Miljöpartiet anser i stället att anslaget till Trafikverkets trafikavtal ska höjas med 200 miljoner kronor årligen, sammanlagt 600 miljoner kronor under budgetperioden. Det förtydligas i *yrkande 17* att tillskottet ska användas till statsbidrag för persontrafik på tåg. Vidare efterfrågas i *yrkande 18* att anslaget Trafikavtal ska delas upp i stöd till flyg, Gotlandstrafiken, respektive tåg och buss. Motionärerna vill härigenom undvika att kostnadsökningar för flyget eller Gotlandstrafiken leder till att de samlade resurserna för kollektivtrafiken minskar.

Motionärerna efterlyser slutligen i *yrkande 20*, liksom i *motion 2011/12: T471 yrkande 10 av Annika Lillemets m.fl. (MP)*, en avvecklingsplan för driftstödet till icke statliga flygplatser. De föreslår att Luftfartsstyrelsens föreskrifter för sådant driftstöd ändras så att det krävs att en flygplats ligger mer än tre timmar bort från Stockholms central med alternativa färdmedel för att den ska få statligt driftstöd, till skillnad från dagens föreskrift om två timmar. Motionärerna föreslår att bidraget till Borlänge flygplats på 2,5 miljoner kronor utgår fr.o.m. 2012, och fr.o.m. 2013 föreslås en avveckling av stödet till ytterligare ett antal flygplatser innebärande att anslaget då kan minskas med ytterligare 20 miljoner kronor.

Sammantaget föreslår således Miljöpartiet i *yrkande 1* en ökning av anslagen för 2012 under utgiftsområde 22 Kommunikationer med totalt 2 637 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag (se bilaga 2). Här i inbegrip bl.a. en minskning av väghållningsanslaget med 500 miljoner kronor och en ökning av banhållningsanslaget med sammanlagt 2 940 miljoner kronor.

Sverigedemokraterna

I *motion 2011/12:T474 av Tony Wiklander m.fl. (SD)* föreslås det att bananslaget för 2012 höjs med 1 000 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Motionärerna anför att järnvägssatsningarna syftar till bättre underhåll, investeringar i befintliga nät och utbyggd spårkapacitet.

Under ärendets beredning i utskottet har Sverigedemokraterna kommit att revidera ned den föreslagna höjningen av bananslaget till 500 miljoner kronor.

Vänsterpartiet

I *partimotion 2011/12:T455 av Lars Ohly m.fl. (V)* föreslås det att väghållningsanslaget för 2012 minskas med 4 202 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Detta inbegriper en minskning av nyinvesteringarna till vägar med 4 602 miljoner samt följande satsningar:

- För att påskynda utbyggnaden av förnybara bränslen avsätts 100 miljoner kronor i särskilda stimulanser för utbyggnad av laddstationer för elbilar och biogas.
- För att stimulera förnyelsen av bussparken avsätts 200 miljoner kronor i ett investeringsstöd för att påskynda övergången till bussar som framförs på förnybara bränslen.
- 100 miljoner kronor avsätts per år till Trafikverket för att utforma och administrera ett system för att stimulera skrotning av bilar, s.k. skrotningspremie.

Motionärerna välkomnar regeringens föreslagna satsning på ytterligare 1 800 miljoner kronor 2012 och 2013 för ökat järnvägsunderhåll, men de anser att dessa nivåhöjningar bör permanentas och höjas. Vänsterpartiet anser att fler spår måste byggas och avsätter därför under de kommande tre åren 17 900 miljoner kronor mer än regeringen för nyinvesteringar i järnväg, varav 2 000 miljoner 2012. Vänsterpartiet anser vidare att de lågtrafikerade banorna ska rustas upp till en kostnad av 11 750 miljoner kronor under perioden 2010–2021, vilket innebär 980 miljoner kronor 2012. Det understryks att det vore ett stort resursslöseri att avskaffa befintlig infrastruktur. Motionärerna anför också att staten borde ta ett övergripande ansvar för landets kapillärspår och föreslår att 1 200 miljoner kronor avsätts under perioden 2010–2021 till statsbidrag för dessa spår, dvs. 100 miljoner kronor årligen.

Motionärerna avvisar de höjningar av banavgifterna som aviseras i budgetpropositionen. De anser att det inte är rimligt att järnvägstrafiken ska få ökade kostnader så länge flygtrafiken och vägtrafiken inte betalar för sina fullständiga samhällsekonomiska kostnader. I stället för att höja banavgifterna anser motionärerna att motsvarande belopp ska tillföras anslaget för järnvägsunderhåll; för 2012 innebär detta 140 miljoner kronor.

Motionärerna anser att staten har ett ansvar för att stimulera och tillse att kollektivtrafiken tar en större andel av antalet resor. De föreslår därför att 5 000 miljoner kronor ska avsättas under en treårsperiod för att stödja den lokala och regionala kollektivtrafiken; 1 500 miljoner kronor ska satsas 2012. För att inte hindra utvecklingen av regional pendlingstrafik föreslås också att den interregionala kollektiva persontrafiken ska tillföras 200 miljoner kronor. Tillskottet ska kompensera dels för att regeringen under flera år sänkt anslaget för Rikstrafiken, dels för att konkurrensen på spåren väntas leda till att Rikstrafikens kostnader ökar med ca 100 miljoner kronor. Motionärerna anför vidare i *yrkande 1* att det bör genomföras ett fullskaligt försök med klimattaxa, dvs. avgiftsfri kollektivtrafik, i stor-

stad och ett landsbygdslän samt att forskarstöd bör kopplas till försöken. Försöken föreslås pågå under 4–5 år och bedöms på årsbasis kosta 1 800 miljoner kronor.

Slutligen föreslår Vänsterpartiet ett nytt anslag för att kompensera Rikstrafiken för införandet av klimatskatt på flyg, för att på så vis undvika en negativ regional utveckling. Motionärerna föreslår att det nya anslaget tillförs 210 miljoner kronor 2012.

Sammantaget föreslår således Vänsterpartiet i *yrkande 2* en ökning av anslagen för 2012 under utgiftsområde 22 Kommunikationer med totalt 1 803 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag (se bilaga 2). Häri inbegrips bl.a. en minskning av väghållningsanslaget med 4 202 miljoner kronor, en ökning av banhållningsanslaget med sammanlagt 3 220 miljoner kronor samt en ökning av anslaget Trafikavtal med 2 575 miljoner kronor.

Vänsterpartiet motsätter sig vidare i *motion 2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V)* att intäkterna från trängselavgifterna i Stockholm ensidigt ska användas till att finansiera vägprojekt, framför allt Förbifart Stockholm. I *yrkande 19* anför motionärerna i stället att intäkterna från trängselavgifter i första hand ska användas till att förbättra kollektivtrafiken. Behovet av insatser för att öka kollektivtrafikens andel av persontransporterna framhålls i motionen. I *yrkande 12* understryks det att staten bör bidra till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken; liksom i *motion 2011/12:T455 (V)* förespråkas det att kollektivtrafiken tillförs 5 000 miljoner kronor under en treårsperiod. Det anförs också att staten bör ta ett aktivt ansvar för uppbyggande av lokal spårväg i de tre storstadsområdena samt i andra städer med 50 000 eller fler invånare. Vänsterpartiet klargör i *yrkande 17* att 6 000 miljoner kronor bör avsättas i den nationella planen för transportsystemet 2010–2021 för detta ändamål. I *yrkande 18* framhåller motionärerna också att det i den nationella planen bör avsättas 4 800 miljoner kronor till lokala spårfordon, så att trafikhuvudmännen kan fortsätta att få 50 % i bidrag till köp av nya spårfordon.

Motsvarande önskemål om investeringar i lokal spårtrafik och stödjande av lokala spårfordon framförs också i *motion 2011/12:T458 yrkande 1 av Siv Holma m.fl. (V)*, tillsammans med krav på satsningar på nya järnvägar. Motionärerna framhåller att Vänsterpartiets ambitionsnivå är att årligen fram till 2021 satsa 16 000 miljoner kronor på nya järnvägar. Motionärerna pekar också i *yrkande 4* på behovet av att rusta upp lågtrafikerade banor, säkerställa gods- och industrispår och bygga nya kombiterminaler. Utöver de tidigare nämnda satsningarna på lågtrafikerade banor och kapillärspår, förespråkar motionärerna även att 6 000 miljoner kronor avsätts till en godspott med medel för att finansiera t.ex. spåranslutning till hamnar, kombiterminaler och elektrifiering av hamnanslutna spår. Motionä-

terna understryker behovet av strategiska kombiterminaler dels där det finns strategiska hamnar, dels på orter som finns i korridorer med stora godsflöden.

Enskild motion

Regeringen föreslår i budgetpropositionen att medel avsätts för att täcka kostnader vid vissa flygplatser för att hålla beredskap för samhällsviktiga insatser. Denna fråga berörs även i *motion 2011/12:T393 av Isak From m.fl. (S)* där behovet av att utreda förutsättningarna för flygplatsberedskap för ambulansflyg framhålls. Motionärerna understryker vikten av att regeringen vidtar åtgärder så att akut sjuka människor får snabb och adekvat vård och inte avlider på grund av att ambulansflyg inte kan landa och lyfta på natt- och helgstängda flygplatser. Motionärerna pekar i sammanhanget på Transportstyrelsens förslag om att det bör finnas ett nationellt nät med beredskapsflygplatser på tio prioriterade orter i Sverige och efterlyser ett klagörande av hur det blir med övriga orter med flygplats där det också måste gå att starta och landa alla tider på dygnet.

Utskottets ställningstagande

Inledande kommentarer

Regeringens förslag till total ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer uppgår för 2012 till drygt 43 061 miljoner kronor. Förslaget är beräknat med utgångspunkt i målen för transportpolitiken och politiken för informationssamhället och i enlighet med den inriktning av politiken som redovisas i budgetpropositionen.

Trafikutskottet ställde sig genom ett yttrande till finansutskottet den 25 oktober 2011 bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområdet. Riksdagen godkände sedermera den 23 november 2011 regeringens förslag (prop. 2011/12:1, bet. 2011/12:FiU1, rskr. 2011/12:32).

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

Vägar och järnvägar

Regeringen föreslår i budgetpropositionen en välkommen förstärkning till infrastrukturen under 2012 och 2013 för drift och underhåll, reinvesteringar och s.k. trimningsåtgärder som rör vägar och järnvägar. Med trimningsåtgärder avses relativt snabba åtgärder i form av smärre förbättringar av befintliga vägar och järnvägar samt trafikledningssystem, t.ex. utbyggnad av kollektivkörfält, förlängning av mötesspår, bangårdsåtgärder och förbättrad trafikinformation. Satsningen uppgår till sammanlagt 5 miljarder kronor, varav avsätt till 1,4 miljarder kronor till vägar och 3,6 miljarder kronor avsätts till järnvägar. Satsningen utgör enligt utskottets mening ett kraftfullt och angeläget tillskott för att förstärka trafikens infrastruktur.

Regeringen framhåller i propositionen att de samhällsekonomiskt viktigaste väg- och järnvägssträckorna ska prioriteras i satsningen. Utskottet är positivt till detta. Utskottet vill i sammanhanget också påminna om att denna satsning ska läggas till de 800 miljoner kronor för banhållning som aviserades i 2011 års ekonomiska vårproposition (prop. 2010/11:100) och som förbrukas under 2011. Regeringen framhöll i vårpropositionen att de senaste vintrarna har problemen i järnvägssystemet varit påtagliga och att behovet av stärkt drift, underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder har aktualiserats. Den sammanlagda anslagshöjningen för järnvägssatsningar uppgår följaktligen till totalt 4,4 miljarder kronor 2012 och 2013. Regeringen framhåller i budgetpropositionen att sådana åtgärder krävs både i närtid för att tillgodose den nuvarande efterfrågan och på lite längre sikt för att kunna möta en förväntad efterfrågeökning på järnvägstransporter. Utskottet instämmer i denna uppfattning och välkomnar att åtgärderna enligt regeringen riktas mot de starkast trafikerade järnvägsstråken och att inriktningen ger en möjlighet att prioritera viktiga godsstråk.

Enligt vad utskottet fått veta genom underhandskontakter med Näringsdepartementet ser den närmare fördelningen av de föreslagna satsningarna ut enligt följande:

Tabell 16 Regeringens föreslagna satsning på vägar och järnvägar 2012 och 2013

Miljoner kronor

Anslagspost/delpost	2012	2013
Anslag 1:1 Vaghållning		
– Investeringar i nationell plan		
Plannivå	5 443	4 994
Ny satsning	300	150
Summa	5 743	5 144
– Drift och underhåll		
Plannivå	9 431	9 575
Ny satsning	350	200
Summa	9 781	9 775
– Bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion		
Plannivå	1 262	1 283
Ny satsning	300	100
Summa	1 562	1 383
Summa nya vägsatsningar	950	450
Anslag 1:2 Banhållning		
– Investeringar i nationell plan		
Plannivå	4 363	4 511
Aviserad satsning i vårpropositionen 2011	200	
Ny satsning	480	620
Summa	5 043	5 131
– Drift, underhåll och trafikledning		
Plannivå	5 401	5 465

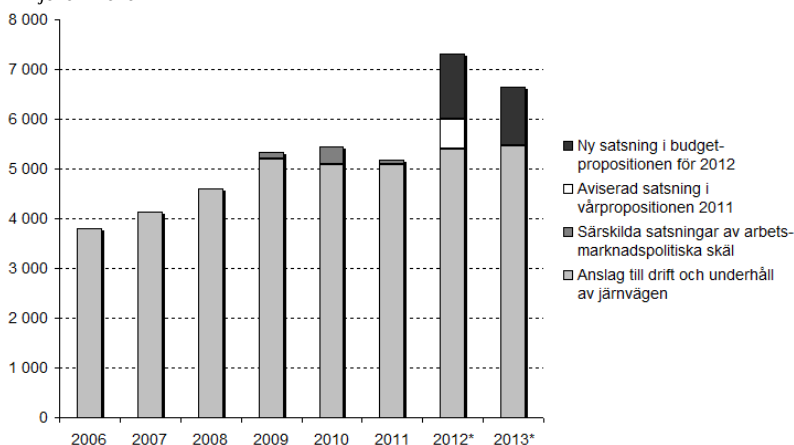
Anslagspost/delpost	2012	2013
Aviserad satsning i vårpropositionen 2011	600	
Ny satsning	1 320	1 180
Summa	7 321	6 645
Summa nya järnvägssatsningar	1 800	1 800

Utskottet noterar att samtliga oppositionspartier lämnat förslag om utökade anslag för banhållning jämfört med regeringens förslag. Utskottet önskar mot denna bakgrund framhålla vad infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd anförde i Näringsdepartementets nyhetsbrev om transporter och infrastruktur i september 2011. Ministern konstaterade där att det har höjts röster om att satsningen på 5 miljarder kronor är för liten och att vissa vill satsa långt mer; statsrådet menade dock att den vägen riskerade att leda fel. Ministern underströk för det första att de nivåer som regeringen nu beslutat om är i linje med vad Trafikverket menar är möjligt för de kommande två åren. Statsrådet påminde om att åtgärder inom framför allt järnvägssystemet kräver god framförhållning i planeringsarbetet samt att det måste finnas ledig tid mellan de tåg som passerar på spåret för att man ska kunna komma ut och byta t.ex. spårväxlar eller kontaktledningar. Vidare underströk ministern vikten av att inte riskera att kostnaderna för infrastrukturarbeten skjuter i höjden för att man på kort tid är villig att spendera enormt mycket pengar. Det fanns enligt ministern redan i dag signaler om kostnadsökningar inom de branschsektorer som utför underhålls- och byggtreprenader, vilket medför att för mycket pengar skulle leda till mindre infrastruktur för pengarna. Utskottet instämmer i statsrådets bedömningar.

Utskottet vill i sammanhanget också påminna om att regeringen under den förra mandatperioden genomförde ett antal särskilda närtidssatsningar på trafikens infrastruktur. Från och med 2006 fram till 2011 har anslagen till drift och underhåll av järnvägsnätet således ökat med 2,2 miljarder kronor eller ca 60 % i löpande prisnivå. På motsvarande vis har också anslagen till drift och underhåll av vägnätet under samma period ökat med 2 miljarder kronor eller nära 25 %. Till detta läggs nu den satsning som presenteras i budgetpropositionen för 2012 och som bl.a. innebär att resurserna till drift och underhåll av järnvägar kommer att öka med ca 4,7 miljarder kronor i löpande prisnivå från 2006 till 2013; denna kraftfulla förstärkning åskådliggörs i diagrammet nedan.

Diagram 1 Utveckling av anslagsposten till drift, underhåll och trafikledning av järnvägen 2006–2013

Miljoner kronor



* Preliminärt.

Alliansregeringen har enligt utskottets mening genomfört en välbehövlig ambitionshöjning på infrastrukturuområdet. Trots de senaste årens satsningar är dock situationen för järnvägens infrastruktur alltjämt ansträngd. Det är därför angeläget att identifiera åtgärder som leder till ett effektivt utnyttjande av järnvägssystemet och som kan bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Utskottet välkomnar att regeringen i mars 2011 beslutade att uppdraga åt Trafikverket att utreda behovet av ökad kapacitet i det svenska järnvägssystemet, med nu gällande nationell plan för utveckling av transportsystemet som grund (dnr N2011/1933/TE). Trafikverket ska enligt uppdraget lämna förslag till effektiviserings- och kapacitetshöjande åtgärder som kan vidtas för att tillgodose kapacitetsbehovet. Aspekter som enligt uppdraget särskilt bör belysas är bl.a. identifieringen av flaskhalsar, behovet av följdinvesteringar i andra delar av transportsystemet och hur drifts- och underhållsåtgärder kan bidra till en effektivitetsökning. Inom ramen för uppdraget ska också olika alternativ för höjd hastighetsstandard redovisas.

Trafikverket presenterade den 30 september 2011 delrapporten *Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012–2021* (2011:139). Verket redovisade här förslag till åtgärder i järnvägssystemet för tidsperioderna 2012–2015 och 2016–2021. Det anfördes att underhåll och reinvesteringar behövde ökas jämfört med dagens nivå för att hålla jämn takt med anläggningarnas åldrande. Förslag lämnades för att förbättra punktligheten, robustheten och kapaciteten i det svenska järnvägsnätet. Verket ansåg att en del av detta kunde åstadkommas inom den nuvarande planens medelsramar men menade också att en betydande del av åtgärderna krävde utökade ramar. I rapporten presenterades förslag till åtgärder som kunde genomföras inom gällande ramar och fördelning under planperioden, åtgärder som kunde genomföras genom omfördelning av medel

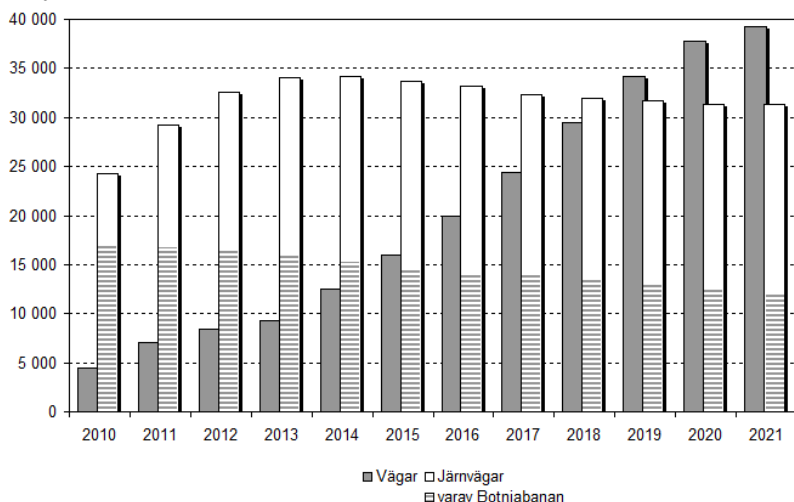
över tid och åtgärder som förutsatte en ramökning. Det föreslogs också i delrapporten att de höjda banavgifter som regeringen beslutat om återförs till drift, underhåll och reinvestering. Vidare meddelades att olika former av styrmedel införs för att effektivisera utnyttjandet av järnvägssystemet. Utskottet är positivt till detta. Trafikverket aviserade också att en detaljerad genomförandeplan för drift-, underhålls- och reinvesteringsåtgärder för 2012–2013 kommer att tas fram innan årets slut. Utskottet välkomnar detta och uppmärksammar samtidigt att delrapporten särskilt framhåller behovet av att beakta att det kortsiktigt råder brist på resurser på den svenska entreprenörsmarknaden, att Trafikverket måste säkra interna kompetenser och resurser och att tillgången till anläggningen måste säkerställas.

Det finns ett ständigt behov av att förbättra och effektivisera det befintliga transportsystemet. Enligt utskottets mening är det angeläget att dessa insatser grundas på ett trafikslagsövergripande synsätt. Utskottet är därför positivt till att regeringen i september 2011 beslutade att utvidga ovan nämnda uppdrag till att omfatta hela transportsystemet, dvs. även väg, sjöfart och luftfart, och gav Trafikverket i uppdrag att genomföra en samlad fördjupad analys av vilka effektiviserings- och kapacitetshöjande åtgärder som kan genomföras i transportsystemet på det statliga vägnätet, inom sjöfarten och luftfarten för tidsperioderna 2012–2015 och 2016–2021 (dnr N2011/5221/TE). Uppdraget utvidgades också till att omfatta förslag till åtgärder i hela transportsystemet 2022–2025, vilka ger utökad kapacitet och bidrar till ett robustare och effektivare utnyttjande av transportsystemet i dess helhet. Uppdraget ska redovisas den 30 april 2012.

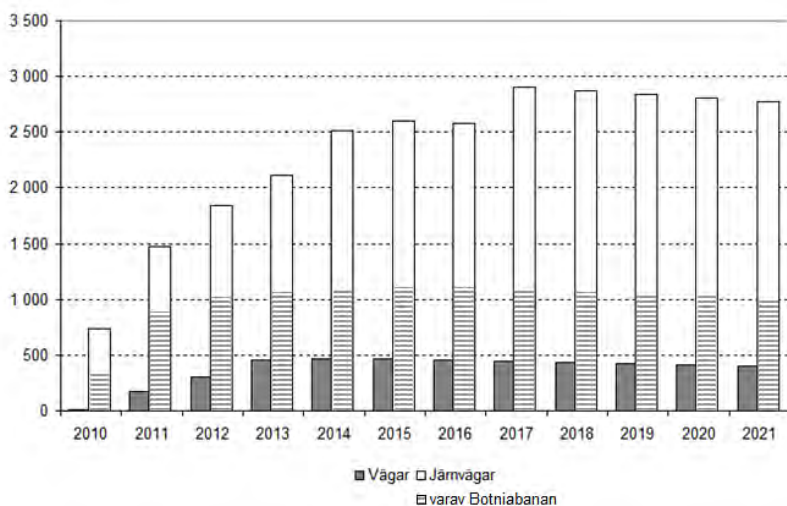
Det framhålls i budgetpropositionen att regeringen avser att under mandatperioden återkomma med förslag till ett nytt infrastrukturbeslut som syftar till att säkerställa de framtida behoven av åtgärder inom transportsystemet. Utskottet välkomnar detta och förutsätter att tillbörliga åtgärder härigenom kommer att kunna vidtas för att möta förändrade förutsättningar och för att fortsätta att verka för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet.

Lån och 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 2010–2021.

Diagram 2 Beräknad låneskuld för vägar, järnvägar och Botniabanan 2010–2021*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 2010–2021. I sammanhanget kan påminnas om att upplåningen på vägsidan till stor del kommer att avse objekt som ska avgiftsfinansieras, varför räntor och amorteringar för denna upplåning inte leder till motsvarande anslagsbelastning.

Diagram 3 Beräknad kostnad för räntor och amorteringar för vägar, järnvägar och Botniabanan 2010–2021*Miljoner kronor*

Det föreslås i propositionen att riksdagen bemyndigar regeringen att för 2012 besluta om en låneram i Riksgäldskontoret intill ett belopp av högst 16 500 000 000 kr till Botniabanan AB (publ) för Botniabanan. Då det även föreslås att Botniabanan AB ska avvecklas (se vidare i avsnittet Botniabanan AB) är det lämpligt att den explicita hänvisningen till bolaget i ovanstående lånebemyndigande stryks. I samband med att Botniabanan AB avvecklas kommer bolagets lån att övertas av Trafikverket.

Bärighetshöjande åtgärder i vägnätet

I motion T429 (S) yrkande 10 uppmärksammas problemet med minskad bärighet i delar av vägnätet på grund av tjälskador. Utskottet vill med anledning av detta påminna om att det i regeringens skrivelse om åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2010–2021 (skr. 2009/10:197) meddelades att ramen för bärighetshöjande åtgärder under perioden ska uppgå till 14,8 miljarder kronor. Medlen ska enligt skrivelsen gå till bärighetsklasshöjande åtgärder på broar och vägar, beläggning av grusvägar, tjälsäkring, flexibilitet på grund av ett ökande antal specialdispenser, anpassning av utpekade för näringslivet viktiga vägar till dagens laster samt förbättringsåtgärder för att riskreducera vägnätet utifrån klimatförändringar och sårbarhet. Vidare vill utskottet uppmärksamma att genom regeringens förslag i budgetpropositionen för 2012 kommer ytterligare 400 miljoner kronor att satsas 2012 och 2013 i vägnätet för bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion. Utskottet välkomnar detta angelägna tillskott och bedömer med anledning av det anförda att motionsyrkandet är väl tillgodosett.

Förbifart Stockholm

Mot bakgrund av motionsyrkandena från Miljöpartiet och Vänsterpartiet om Förbifart Stockholm kan inledningsvis konstateras att utskottet har behandlat motsvarande yrkanden vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2010/11:TU11. Utskottet har då bl.a. understrukit att med en starkt växande befolkning och ett sedan tidigare eftersatt trafiksystem finns det stora behov i Stockholmsregionen av att utveckla möjligheterna för människor att förflytta sig och för effektiva varutransporter. Utskottet har också betonat att bättre vägförbindelser mellan regionens norra och södra delar säkerställs genom förbifarten, vilket därmed knyter ihop Stockholmsregionen. Därtill har framhållits att Förbifart Stockholm kommer att avlasta Essingeleden, Sveriges hårdast belastade vägsträcka vars bärighet har försvagats, samtidigt som fler förbindelser över Saltsjö–Mälarsnittet medför att regionens sårbarhet minskar. Det ovan nämnda äger alltså giltighet. Utskottet vill också understryka att Förbifart Stockholm är en angelägenhet inte bara för regionen i sig utan har – genom Stockholms och Mälarregionens centrala placering i det nationella transportnätet – betydelse för hela Sveriges ekonomiska tillväxt.

Med anledning av Miljöpartiets önskemål om att överföra överskottet från trängselavgifterna till ett nytt anslag för ett riktat bidrag till kollektivtrafiken i Stockholmsregionen vill utskottet framhålla att det är av stor betydelse att vägnätet håller en hög kvalitet, inte enbart för biltrafiken utan också för kollektivtrafiken, eftersom även bussar är beroende av dessa vägar. Utskottet vill dessutom peka på att förbifarten innebär att framkomligheten för bussar kommer att kunna förbättras i innerstaden. I sammanhanget vill utskottet också särskilt uppmärksamma att det i dag sker stora satsningar även inom infrastrukturen för spårbunden kollektivtrafik i Stockholm, t.ex. Citybanan, Mälarbanan och Tvärbanan.

Utskottet vill slutligen också påminna om att det i Stockholmsregionen finns en stark politisk samsyn om Förbifart Stockholm och att även riksdagen har tagit ställning till förmån för förbifarten.

Satsningar på lågtrafikerade banor

I flera motioner lyfts behovet av satsningar på lågtrafikerade banor fram. Med anledning därav vill utskottet inledningsvis instämma i att delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet kan ha en viktig funktion som matarlinjer till de större stråken. Utskottet noterar därför med tillfredsställelse att, som framgår av regeringens skrivelse om åtgärdsplaneringen, ett antal åtgärder i den nationella planen avser lågtrafikerade banor, t.ex. Tjustbanan, Bohusbanan (Göteborg–Uddevalla), Inlandsbanan och Västerdalsbanan. Utskottet välkomnar detta. Utskottet påminner också om att i propositionen *Framtidens resor och transport – infrastruktur för hållbar tillväxt* (prop. 2008/09: 35) slog regeringen fast att dåvarande Banverket i samråd med övriga transportmyndigheter och regionala organ skulle analysera vilka av dagens lågtrafikerade banor som utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv borde övervägas att rustas upp till en högre standard och för vilka banor standardhöjande åtgärder inte krävdes för att upprätthålla funktionen. Utskottet vill också uppmärksamma att Trafikverket enligt regeringens beslut om fastställelse av den nationella planen löpande under planeringsperioden bör, i dialog med regioner och operatörer, se över möjligheterna att vidta ytterligare åtgärder på lågtrafikerade järnvägar. Utskottet är positivt till detta.

Utskottet vill i sammanhanget också framhålla att infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd i ett frågesvar den 22 september 2011 avseende Västerdalsbanan (fr. 2011/12:2) pekar på att prov med ett nytt trafikledningssystem (ERTMS-R) genomförs med syftet att effektivisera tågdriften på mindre trafikerade banor. Ministern framhöll att investeringen möjliggör ett effektivare utnyttjande av banan genom att fler tåg kan köras, vilket därmed ökar möjligheterna till att inte bara upprätthålla nivån på nuvarande godstrafik utan också till att denna kan utökas. Utskottet välkomnar detta.

Det kapillära järnvägsnätet

I motionerna T455 (V) och T458 (V) yrkande 1 förespråkas satsningar på det kapillära järnvägsnätet, vilket består av industrispår, terminalspår, hamnspår, depåspår m.m. Utskottet har vid flera tillfällen understrukit det kapillära järnvägsnätets betydelse för järnvägens konkurrenskraft (se t.ex. bet. 2009/10:TU24) och kan i sammanhanget också påminna om att Banverket tidigare har genomfört en utredning med förslag till åtgärder för att förbättra förutsättningarna för industrispåren, *Utveckling av det kapillära järnvägsnätet – redovisning av Banverkets regeringsuppdrag* (dnr F07-3339/SA10). Regeringen har sedermera givit Banverket i uppdrag att gå vidare med förslagen och djupare analysera deras genomförbarhet. Utskottet noterar också med tillfredsställelse att Trafikverket har tagit initiativ till ett projekt för att studera metoder för att minska kostnaderna för kapillär infrastruktur. Syftet med studien är att identifiera var kostnader uppstår kring anläggning, drift och underhåll av det kapillära järnvägsnätet. Målet uppges sammantaget vara att skapa större ekonomisk bärkraft i den kapillära infrastrukturen genom att öka andelen godstransporter på järnväg och därmed bidra till ett mer hållbart godstransportsystem. Projektet väntas löpa fram till den 1 december 2012.

Vidare vill utskottet särskilt framhålla att Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) i september 2010 publicerade studien *Det kapillära järnvägsnätet – de kommunala industrispårens betydelse för Sverige*. Det framhålls i rapporten att eftersom det kapillära järnvägsnätet till stor del är kommunalt ligger också ansvaret för drift, underhåll och investeringar på kommunerna (eller privata intressenter). Samtidigt konstateras att det i många kommuner saknas kompetens för att sköta industrispåren. Det understryks också att spåren innebär en stor kostnad för kommunerna. Enligt studien är detta två av anledningarna till att många kommuner valt att ta bort sina spår. Syftet med studien är att tydliggöra samhällsnyttan med det kapillära järnvägsnätet för att på så sätt stärka kommunernas motiv och möjligheter att fortsätta att förvalta och utveckla det nät som kommunerna ansvarar för. Det anförts också att studien kan utgöra ett beslutsstöd för kommunerna och därigenom även öka kommunernas kunskaper om vikten av och möjligheterna med det kapillära järnvägsnätet. Utskottet välkomnar SKL:s initiativ i frågan.

Av redovisningen ovan framgår enligt utskottets mening att det kapillära järnvägsnätet är väl uppmärksammat.

Banavgifter

I flera motioner framförs ett avståndstagande från höjda banavgifter. Utskottet vill med anledning av detta påminna om att utskottet i tidigare betänkanden har välkomnat regeringens arbete med att vidareutveckla formerna för uttag av banavgifter och instämt med regeringen i att en järnvägsinfrastruktur med högre kvalitet eller som är utformad för särskilda ändamål ger en högre betalningsvilja för utnyttjandet (se t.ex. bet. 2010/11:TU13).

Utskottet ansluter sig alltså till denna bedömning. Utskottet har också tidigare konstaterat att det på regeringens webbplats meddelas att Sverige har Europas lägsta banavgifter men att Sverige också är ett av de länder som fram till 2006 satsat minst på drift och underhåll på järnvägen. Utskottet ställde sig därför bakom planerna på att successivt höja banavgifterna. Genom den beräknade intäktsökningen på 8,8 miljarder kronor för planperioden 2010–2021 skapas enligt utskottets mening ytterligare utrymme för angelägna och kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen.

Utskottet vill i sammanhanget vidare framhålla att regeringen i januari 2011 gav Trafikverket i uppdrag att redovisa hur banavgifter kan utformas som ekonomiskt styrmedel för effektivare fördelning av infrastrukturkapacitet på det av staten förvaltade järnvägsnätet samt att redovisa en plan för hur ett sådant avgiftssystem kan införas (dnr N2011/153/TE). Syftet bakom uppdraget är att säkerställa att avgiftshöjningarna kan bidra både till att förbättra infrastrukturen och till ett effektivare nyttjande av den. Utskottet välkomnar regeringens initiativ. Uppdraget ska slutredovisas i maj 2014. Utskottet noterar dock att Trafikverket redan den 16 maj i år lämnade en första delredovisning, *Banavgifter för ökad kund- och samhällsnytta* (ärendenr TRV 2011/5297 A), med förslag på hur banavgifterna bör utformas.

Statsbidrag för anskaffning av rullande materiel

Såväl Miljöpartiet som Vänsterpartiet anför att regeringen bör återinföra bidraget för anskaffning av rullande materiel. Utskottet påminner med anledning av detta om att utskottet i samband med behandlingen av regeringens proposition *Framtidens resor och transport – infrastruktur för hållbar tillväxt* (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2) tillstyrkte regeringens förslag om att statsbidraget till trafikhuvudmän för anskaffning av rullande materiel för regional spårbunden kollektiv persontrafik skulle avvecklas. Utskottet motiverade sitt ställningstagande bl.a. med att ökad konkurrens är ett viktigt och nödvändigt inslag i moderniseringen av järnvägsmarknaden och att det är viktigt att säkerställa en konkurrensneutral fordonsförsörjning för att få till stånd en effektiv konkurrens på järnvägens persontrafikmarknad. Enligt regeringen var också bidraget sannolikt i längden inte förenligt med EU-rättens bestämmelser om statsstöd. EU-kommissionen hade publicerat ett förslag till riktlinjer för statsstöd till järnvägsföretag där det framgick att bidrag till fordonsanskaffning endast får lämnas om det rör fordon som ska användas i regionala stödområden.¹ Det ovan nämnda ställningstagandet äger alltså giltighet.

¹ Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag (2008/C 184/07) antogs sedermera under 2008.

Kombiterminaler

I motion T458 (V) yrkande 4 förespråkas satsningar för att bl.a. finansiera kombiterminaler. Utskottet erinrar om att det i samband med behandlingen av regeringens skrivelse om åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2010–2021 betonade nödvändigheten av att trafikverken samordnade åtgärderna kring kombiterminalerna tillsammans med planeringsansvariga på de regionala och lokala nivåerna (bet. 2009/10:TU24). Utskottet välkomnade det trafikslagsövergripande perspektiv som kännetecknat den genomförda åtgärdsplaneringen och såg vidare positivt på att regeringen hade kompletterat trafikverkens förslag med vissa satsningar som har koppling till bl.a. godstrafik, exempelvis satsningar på anslutningar till kombiterminalen i Rosersberg. Utskottet påminde också om att Trafikverket fått i uppdrag att, för övriga åtgärder som är nödvändiga för utvecklingen av transportsystemet, inom en ram på 38 miljarder kronor redovisa ett förslag till fördelning av dessa medel. Härigenom skulle enligt utskottet ytterligare ett antal satsningar kunna komma att genomföras som rör infrastrukturen till hamnar och kring strategiska godsnoder. Utskottet ansluter sig fortfarande till denna bedömning. I sammanhanget vill utskottet också uppmärksamma att det i regeringens nyligen beslutade uppdrag till Trafikverket att bl.a. utreda vilka kapacitetshöjande åtgärder som kan genomföras i transportsystemet (dnr N2011/5221/TE) anges att verket särskilt ska beakta åtgärder som främjar effektiva övergångar mellan de olika trafikslagen och bidrar till ett långsiktigt transportsystem. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet noterar vidare med tillfredsställelse att Trafikverket har tagit initiativ till ett utvecklingsprojekt om nätverk för effektiva godstransporter på järnväg mellan hamnar och kombiterminaler. Syftet med studien är att undersöka möjligheterna att binda samman ett flertal större hamnar och kombiterminaler i Sverige med varandra med hjälp av tågpendlar för att skapa effektiva, miljövänliga och robusta transporter.

Kollektivtrafik

Miljöpartiet och Vänsterpartiet efterlyser i flera motioner ökade satsningar för att stödja kollektivtrafiken. Utskottet vill mot denna bakgrund inledningsvis erinra om att, som framgår av regeringens skrivelse om åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2010–2021 (skr. 2009/10:197), regeringen har avsatt ca 8,8 miljarder kronor under perioden som statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar. Utskottet vill också påminna om att en ny kollektivtrafiklag träder i kraft vid årsskiftet (prop. 2009/10:200, bet. 2009/10:TU21, rskr. 2009/10:379). Utskottet framhöll vid sin behandling av regeringens proposition i frågan att förslaget innebar en modernisering av lagstiftningen och anpassning till EU:s nya regelverk på området som ger kollektivtrafikföretagen och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bättre förutsättningar att sätta resenärernas behov i centrum när kollektivtrafiktjänster utformas.

Regeringen beslutade den 3 mars 2011 att ge Trafikanalys i uppdrag att bl.a. utvärdera effekterna av den nya lagstiftningen på kollektivtrafikområdet (dnr N2010/7904/TE). Utskottet välkomnar detta. Det understryks att uppdraget ska genomföras med utgångspunkt i ett medborgar- och kundperspektiv och att det därför är väsentligt att utvärdera reformernas påverkan på trafikutbudets omfattning och kvalitet samt deras effekter på resandet, liksom nyttan för resenärerna och deras uppfattning om utbudet. I uppdraget ingår också att bedöma om det från ett konsumentperspektiv sker en tillräcklig samordning av det samlade utbudet av kollektivtrafik även om antalet operatörer ökar. Utvärderingen ska redovisas årligen och slutredovisas till Regeringskansliet senast den 1 december 2014. Trafikanalys presenterade sedermera den 1 juni 2011 en handlingsplan över hur myndigheten avser att utföra sitt uppdrag fram till december 2014, *Marknadsöppningar i kollektivtrafiken – utvärderingsplan 2011–2014* (rapport 2011:4).

Utskottet vill också framhålla att regeringen i februari 2011 givit Trafikanalys i uppdrag att redovisa ett kunskapsunderlag om hur arbetspendlingen ser ut i de tre storstadsregionerna (dnr N2011/393/TE). Regeringen ville bl.a. särskilt få belyst hur utbudet av infrastruktur, fordon, kollektivtrafik och beläggningsgrader ser ut i regionerna. Trafikanalys har sedermera den 31 maj 2011 lämnat rapporten *Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys* (rapport 2011:3). Här konstateras att trafikförseningar för de som pendlar till arbetet i Stockholm, Göteborg och Malmö årligen kostar samhället ca 8,5 miljarder kronor (11,5 miljarder kronor om man inkluderar miljökostnaderna för utsläpp till följd av resenärernas färdmedelsval). Trafikanalys bedömer att om inte lämpliga åtgärder vidtas kommer de brister som observeras i dag att förstärkas kraftigt under de kommande decennierna, vilket avsevärt skulle påverka resenärernas möjligheter till arbetspendling och därmed gå emot inriktningen i de transportpolitiska målen och principerna. Det anförs att detta i förlängningen också innebär ett hot mot de regionala och nationella tillväxtmöjligheterna. Utskottet ser allvarligt på de utpekade utmaningarna och förutsätter att underlagsrapporten kommer att beaktas noggrant i regeringens aviserade förslag till nytt infrastrukturbeslut.

Utskottet vill i detta sammanhang också lyfta fram kollektivtrafikbranschens partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik, där det övergripande målet är att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas till 2020, jämfört med 2006. För att nå målet genomförs olika aktiviteter och projekt, t.ex. kunskapslyft, branschgemensamt kundlöfte, rekommendationer och redskap för utvecklingsarbete samt spridning av goda exempel. Inom ramen för fördubblingsprojektet har det under 2011 bl.a. tagits fram en handlingsplan för framtida betallösningar inom kollektivtrafiken, en rapport om samordnade informationssystem och en branschgemensam rekommendation om miljökrav vid trafikupphandling. Utskottet välkomnar de vidtagna initiativen.

Utskottet noterar också med stor tillfredsställelse att kollektivtrafikens andel av det totala resandet har ökat under de senaste åren enligt Svensk kollektivtrafiks resvaneundersökningar. I Kollektivtrafikbarometerns årsrapport för 2010 framgår att kollektivtrafikens marknadsandel uppgick till 23,8 % (22 % 2009). Enligt fördubblingsprojektet uppgick kollektivtrafikens marknadsandel till 25 % under perioden augusti 2010–september 2011. Utskottet är positivt till denna utveckling och bedömer att ovan nämnda insatser kommer att främja en fortsatt gynnsam utveckling på området.

Trafikverkets trafikupphandling

Miljöpartiet och Vänsterpartiet förespråkar utökade anslag för statens trafikavtal, bl.a. för att motverka nedläggningar av lågtrafikerade banor. Utskottet vill med anledning av detta framhålla att det till grund för Trafikverkets beslut om att ge ersättning för interregional kollektivtrafik ligger tillgänglighetsanalyser och särskilda utredningar för att belägga att vissa uppställda krav är uppfyllda. Trafiken ska således vara samhällsekonomiskt motiverad och långsiktigt hållbar samt bidra till att de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen uppfylls. Insatser ska därigenom göras så att kommuner och regioner med bristande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken får förutsättningar att leva och utvecklas.

Beträffande frågan i motion T472 (MP) yrkande 18 om en uppdelning av anslaget för trafikavtal på olika konton beroende på vilket transportslag det avser har utskottet tidigare anfört att det inte är lämpligt att riksdagen låser fast anslagsfördelningen mellan olika transportmedel (se bet. 2009/10: TU1). Utskottet menade att det i stället borde ankomma på i första hand regeringen att med utgångspunkt från de transportpolitiska målen och strävan att uppnå ett sammanhängande transportsystem närmare fördela medelsanvisningen så att effektiviteten och den trafikpolitiska nyttan maximeras. Utskottet ansluter sig alltså till denna bedömning.

Utskottet vill i sammanhanget också framhålla att regeringen i budgetpropositionen meddelar att den noga följer utgiftsutvecklingen för trafikavtalen. Vidare meddelas att regeringen inom kort avser att inleda en översyn av vilka förutsättningar som framgent ska gälla för transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. Utskottet välkomnar en sådan översyn. Utskottet vill även peka på att det i det tidigare nämnda uppdraget till Trafikanalys om att bl.a. utvärdera effekterna av den nya lagstiftningen på kollektivtrafikområdet (dnr N2010/7904/TE) också ingår att beskriva och analysera effekterna av eventuella marknadsförskjutningar mellan kommersiell och samhällsfinansierad trafik.

Utskottet bedömer mot bakgrund av ovanstående att frågan om Trafikverkets trafikupphandling är väl uppmärksammat.

Cykelresande

I motionerna T456 (MP) yrkande 1 och T472 (MP) yrkande 11 förespråkas budgetsatsningar för en ökad cykeltrafik. Utskottet vill med anledning av detta inledningsvis understryka cyklingens många fördelar, främst när det gäller miljö, hälsa och framkomlighet. Utskottet har behandlat cykelfrågor vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2010/11:TU21, och har då betonat att cykelfrågor är föremål för överväganden på i första hand lokal nivå. Liksom tidigare anser utskottet att det är viktigt att stärka cykelns roll som transportmedel och därmed som en naturlig del av planeringen av transportsystemet även regionalt och nationellt. Utskottet påminner i sammanhanget om att det i den trafikslagsövergripande nationella planen för utvecklingen av transportsystemet 2010–2021 har avsatts ca 944 miljoner kronor för cykelåtgärder. Bland de åtgärder som planeras återfinns nya cykelvägar längs statliga vägar, statsbidrag till kommunala cykelvägar, skyltningsåtgärder och cykelparkeringar. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet noterar att det i budgetpropositionen framgår att Trafikverket under 2010 byggt 83 km nya gång- och cykelvägar och 19 planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik. Det anges att 183 miljoner kronor satsades under 2010 för investeringar på gång- och cykelväg, att jämföra med 69 respektive 146 miljoner kronor för 2008 respektive 2009. Utskottet ser med tillfredsställelse på denna utveckling.

Utskottet vill vidare påminna om att regeringen i september 2010 tillsatte en särskild utredare för att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla (dir. 2010:93). Det är i första hand trafikreglerna för cykeltrafik samt bestämmelser som reglerar planering och utformning av trafikmiljön som ses över; i detta ingår även förutsättningarna för cykelparkering och möjligheterna att ta med cykel på tåg och buss. Uppdraget ska redovisas senast den 1 maj 2012.

Regeringen har också givit Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram en strategi och handlingsplan för ökad och säker cykling (dnr N2010/2632/TE). Uppdraget genomförs i samarbete med kommunerna och andra berörda och ska slutredovisas den 1 december 2011. Syftet med Trafikverkets projekt är att ta fram en strategi med tidsatta mål och en handlingsplan med åtgärder för att öka cykelresornas andel av det totala resandet samt minska risken att dö eller skadas allvarligt i olyckor. En delrapport lämnades i mars 2011 (TRV 2011/19633). Här meddelades bl.a. avsikten att i det fortsatta arbetet med strategin och handlingsplanen vidare genomlysas frågor om cykelturism, mötesfri landsväg (två-plus-ett-vägar), principer för ansvar för cykelleder mellan tätorter och Trafikverkets och kommunernas ansvar när det gäller drift och underhåll.

Utskottet välkomnar ovannämnda initiativ och bedömer att dessa är väl ägnade att öka cyklandet i samhället.

Sjöfart

Utskottet har inget att invända mot vad regeringen föreslår i budgetpropositionen om sjöfartsområdet. Det kan i sammanhanget påminnas om att riksdagen tidigare under hösten har behandlat regeringens proposition *Säkerställande av sjö- och flygräddning* (prop. 2011/12:11, bet. 2011/12:TU2, rskr. 2011/12:17). Riksdagen godkände härvid bl.a. att regeringen förvärfvar samtliga aktier i Scandinavian Helicopter Invest AB till ett belopp av 28 miljoner kronor.

Luftfart

I motionerna T471 (MP) yrkande 20 och T472 (MP) yrkande 10 efterlyses en avvecklingsplan för driftstödet till icke statliga flygplatser. Utskottet påminner med anledning av detta att riksdagen tidigare har godkänt att användningen av bidrag till icke statliga flygplatser ska ändras på några väsentliga punkter (bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Beslutet innebar att delar av bidraget med början 2012 överförs till de regionala infrastrukturplanerna och att dessa medel inom ramen för de prioriteringar som regionen gör får användas för t.ex. driftsbidrag till regionala flygplatser. Det blir på så vis upp till regionerna huruvida man, inom ramen för ett trafikslagsövergripande perspektiv, vill använda de överförda medlen till att prioritera antingen driften av flygplatser eller andra åtgärder i de regionala trafiksystemen. Det kvarvarande driftsbidraget ska kunna ges till de flygplatser där Trafikverket upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik. Utskottet bedömde i betänkande 2009/10:TU1 att dessa förändringar av driftsbidraget var väl ägnade att utveckla framtidens flygplatsstruktur på luftfartsområdet i enlighet med de fastställda målen om en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Utskottet ställer sig alltså bakom denna bedömning.

I frågan om upprättandet av ett beredskapsnät av flygplatser som tas upp i motion T393 (S) noterar utskottet med tillfredsställelse att regeringen aviserar i budgetpropositionen att ett sådant system ska införas. Regeringen meddelar att Trafikverket tidigare har fått i uppdrag att utreda möjligheten att skapa ett nationellt nät av flygplatser med beredskap dygnet runt (dnr N2009/2970/TE m.fl.). Trafikverket lämnade den 5 augusti 2011 sin redovisning i ärendet (dnr N2011/4843/TE). Här redovisas bl.a. ett alternativ som i stort bygger på det förslag som Transportstyrelsen presenterade i mars 2009 i rapporten *Tillgänglighet till flygplatser för samhällsviktiga insatser* (TSL 2009-519), med förslag på tio flygplatser som geografiskt täcker det nationella beredskapsbehovet. De flygplatser som enligt Trafikverket skulle ingå i beredskapsnätet är, från norr till söder: Gällivare, Luleå, Umeå, Östersund, Sundsvall, Stockholm Arlanda, Göteborg Landvetter, Visby, Ronneby och Malmö. Anslagskostnaden för detta alternativ bedömdes uppgå till ca 7 miljoner kronor, och regeringen har sedermera i budgetpropositionen föreslagit att motsvarande belopp avsätts fr.o.m. 2012 för att införa ett beredskapsnät av flygplatser. Målsättningen

är att ett sådant nät ska vara på plats vid årets början 2012. Utskottet välkomnar regeringens förslag och bedömer att det härigenom skapas goda förutsättningar för en god flygplatsberedskap för ambulansflyg i enlighet med vad som efterfrågas i motionen.

Politiken för informationssamhället

Utskottet har inget att invända mot vad regeringen föreslår i budgetpropositionen om politiken för informationssamhället. Utskottet är positivt till regeringens nya it-politiska strategi, en digital agenda för Sverige. Utskottet vill också särskilt framhålla sitt stöd för regeringens satsningar för att öka tillgängligheten till bredband på landsbygden.

Redovisningen av medelsanvändningen

Enligt regeringsformen får statens medel inte anvisas på annat sätt än vad riksdagen har bestämt. Utskottet har vid de senaste årens behandling av budgetpropositionen (se t.ex. bet. 2010/11:TU1) efterlyst 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. I den nu aktuella budgetpropositionen kan konstateras att det fortfarande inte har gjorts någon ändring, trots utskottets tidigare uttalanden i frågan. Utskottet har vid underhandskontakter med Näringsdepartementet erfarit att de insatser som avses rymms inom anslagsposten Övriga insatser för effektivisering av transportsystemet, vilken för 2012 beräknas uppgå till 311 miljoner kronor inom anslag 1:1 Väghållning och 104 miljoner kronor inom anslag 1:2 Banhållning. Utskottet har vidare fått utfästelser från departementet om att ett utvecklingsarbete kommer att ske inför nästa års budgetproposition så att den önskade ökade tydligheten om medelsanvändningen kan uppnås i enlighet med vad utskottet efterlyst. Utskottet utgår ifrån att dess önskemål således kommer att höras i samband med framtagandet av budgetpropositionen för 2013; utskottet avser att följa upp frågan i samband med budgetberedningen hösten 2012.

I sammanhanget kan även noteras att det i budgetpropositionen anförs att *anslag 2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter* används för bl.a. viss verksamhet som syftar till att förverkliga det it-politiska målet och att *anslag 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* används för insatser som bidrar till att förverkliga målen för informationssamhället. Också i dessa fall bedömer utskottet att beskrivningen av den förutsedda medelsanvändningen bör kunna utvecklas.

Utskottet vill slutligen också framföra önskemål om en närmare precisering av hur medelsanvändningen har varit för *anslag 1:7 Trafikavtal*. Satsningarna inom ramen för anslaget har stor regionalpolitisk betydelse, och utskottet finner att det därför är en brist att det inte lämnas någon närmare redogörelse över dess användning, inte minst mot bakgrund av anslagets storlek.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet tillstyrker de förslag till anslag för utgiftsområde 22 Kommunikationer som redovisas i propositionen. Utskottet har vidare inte några invändningar mot regeringens förslag till låneramar, ekonomiska förpliktelser eller investeringsplaner inom utgiftsområdet. Propositionen tillstyrks därmed även i detta avseende medan samtliga här behandlade motioner avstyrks, dvs. motionerna T276 (MP) yrkandena 1–3, T344 (MP) yrkandena 1, 2 och 5, T393 (S), T429 (S) yrkandena 1–4 och 10, T455 (V) yrkandena 1 och 2, T456 (MP) yrkande 1, T458 (V) yrkandena 1 i denna del och 4, T459 (V) yrkandena 12 och 17–19, T471 (MP) yrkande 10, T472 (MP) yrkandena 1–4, 7, 8, 10–12, 14, 16–18 och 20 samt T474 (SD).

Botniabanan AB

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner regeringens förslag att förvärva aktierna i Botniabanan AB och att regeringen överför förvaltningen av aktierna i bolaget till Trafikverket. Riksdagen godkänner vidare att Botniabanan AB därefter ska avvecklas.

Bakgrund

Staten, Kramfors, Örnsköldsviks, Nordmalings och Umeå kommun, Landstinget i Västernorrland samt Västerbottens läns landsting slöt 1997 ett avtal om byggande av Botniabanan. Projektet omfattar en ca 19 mil lång enkelspårig järnväg från Nyland, nordväst om Kramfors, via Örnsköldsvik till Umeå. Botniabanan AB (publ) bildades den 1 juli 1998 för byggandet av banan och ägs till 91 % av staten, medan Kramfors, Örnsköldsviks, Nordmalings och Umeå kommun äger 2,25 % vardera (prop. 1997/98:150, bet. 1997/98:FiU20, rskr. 1997/98:318).

Bygget av Botniabanan har delats in i tre etapper, och i augusti 2010 överlämnades den sista etappen till Trafikverket. Den officiella invigningen av banan ägde rum den 28 augusti samma år.

Från halvårsskiftet 2011 har projektverksamheten i Botniabanan AB avvecklats, och bolagets förvaltningsverksamhet har tagit vid. 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. Bolaget har sedermera tecknat ett hyresavtal med Trafikverket fram till 2050.

Propositionen

För att uppnå en mer anpassad ägarstyrning föreslår regeringen att riksdagen bemyndigar regeringen att förvärva de aktier i Botniabanan AB som ägs av Kramfors, Örnsköldsviks, Nordmalings och Umeå kommun till ett belopp om 90 000 kr. Regeringen föreslår också att den bemyndigas att vidta de åtgärder som krävs för att genomföra förvärvet. Det anförs i propositionen att förvärvet ska finansieras med medel från Trafikverkets anslag och att det bör överlåtas till parterna att avgöra när förvärvet bör ske.

Regeringen föreslår vidare att riksdagen godkänner att förvaltningen av aktierna i Botniabanan AB övergår från Regeringskansliet till Trafikverket. Regeringen föreslår slutligen att riksdagen godkänner att Botniabanan AB därefter avvecklas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att färdigställandet av Botniabanan 2010 är av stor regionalpolitisk betydelse och skapar såväl förbättrad tillgänglighet som ökade möjligheter för regionen att utvecklas. I sammanhanget kan också nämnas att utskottet avser att senare under riksmötet behandla regeringens skrivelse om Riksrevisionens granskning av Botniabanan och järnvägen längs Norrlandskusten (skr. 2011/12:20).

Vad gäller regeringens förslag i budgetpropositionen om förvärvet och förvaltningen av aktierna i Botniabanan AB har utskottet inget att invända. Utskottet tillstyrker således regeringens förslag i denna del liksom förslaget att bolaget därefter ska avvecklas.

Höghastighetsbanor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om höghastighetsbanor, bl.a. med hänvisning till en pågående utredning i frågan.

Jämför reservation 3 (S, MP, V).

Bakgrund

Höghastighetsbanor för järnvägstrafik, dvs. banor där tågtrafik förutses kunna ske med högre hastigheter än 250 kilometer per timme, har figuretrat på den politiska dagordningen sedan flera år tillbaka. Regeringen konstaterade i propositionen *Framtidens resor och transporter* (prop.

2008/09:35) att utbyggnaden av höghastighetsbanor ger ökat kapacitetsutrymme på redan befintlig järnväg och att höghastighetståg med konkurrenskraftiga restider är ett intressant alternativ till flyget för resor mellan större städer i södra Sverige. Regeringen betonade dock samtidigt att byggande av höghastighetsbanor är en betydande investering som behöver utredas vidare och tydligt belysas när det gäller bl.a. effekter, kostnader och finansiering. Regeringen beslutade således i december 2008 om att låta utreda förutsättningarna för en utbyggnad av höghastighetsbanor för järnväg i Sverige (dir. 2008:156).

Utredningen om höghastighetsbanor lämnade i september 2009 betänkandet *Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft* (SOU 2009:74). Betänkandet remitterades, och en majoritet av remissinstanserna uppgavs vara positiva till en satsning på infrastruktur för höghastighetståg och till den i utredningen föreslagna sträckningen, men de allra flesta påtalade också att en sådan satsning inte får ske på bekostnad av andra angelägna investeringar i väg- och järnvägsnätet. Flera remissinstanser ansåg dock att betänkandet inte utgjorde ett tillräckligt underlag för beslut. Olika motiv för detta fördes fram, men vanligast var uppfattningen att det krävdes en mer ingående utredning och analys av effekter, kostnader och finansiering innan ett definitivt beslut kunde fattas.

Regeringen meddelade i skrivelsen *Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021* (skr. 2009/10:197) att den tveksamma samhällsekonomiska lönsamheten för höghastighetsbanorna och de stora kvarstående osäkerheterna innebar att regeringen valde att prioritera andra mer angelägna infrastrukturåtgärder för perioden 2010–2021. Regeringen avsåg dock att ytterligare utreda förutsättningar och kostnader för höghastighetsbanor i Sverige. En utgångspunkt uppgavs härvid vara ovannämnda betänkande om höghastighetsbanor.

Regeringen beslutade sedermera i mars 2011 att uppdra åt Trafikverket att, med den nu gällande nationella planen för utveckling av transportsystemet som grund, utreda behovet av ökad kapacitet i det svenska järnvägssystemet (dnr N2011/1933/TE). Trafikverket ska enligt uppdraget lämna förslag till effektiviserings- och kapacitetshöjande åtgärder som kan vidtas för att tillgodose kapacitetsbehovet. Inom ramen för uppdraget anges bl.a. också att olika alternativ för höjd hastighetsstandard ska redovisas.

Motionerna

Under den allmänna motionstiden hösten 2011 har ett flertal motioner väckts som förespråkar en utbyggnad av höghastighetsbanor för järnvägstrafik. I det följande redovisas de motioner som innehåller konkreta yrkanden med krav på utredningar eller utbyggnader av höghastighetsbanor. Det kan nämnas i sammanhanget att även andra motioner har väckts under den allmänna motionstiden med yrkanden om mer allmänna satsningar på järn-

vägsområdet eller om förändrade planeringsriktlinjer för åtgärder i trafikens infrastruktur, åtgärder som förutses bl.a. göra det möjligt att höja tågens hastigheter.

I *motion 2011/12:T206 av Johan Andersson (S)* framhålls att planering och finansiering av höghastighetsbanor är exempel på frågeställningar som behöver analyseras vidare. Hur detta ska ske och vem som ska göra vad bör enligt motionären klargöras i ett kommande regeringsbeslut om att ytterligare utreda förutsättningarna liksom kostnaderna för höghastighetsbanor i Sverige. Andra viktiga frågor att se över är formerna för samverkan med berörda myndigheter och planeringsansvariga organ i Danmark och Tyskland för samråd om kapacitet, standard och hastighet för att koppla samman Sverige med det europeiska höghastighetsnätet.

Lars-Axel Nordell (KD) påminner i *motion 2011/12:T215* om att regeringen för två år sedan presenterade en utredning om höghastighetsbanor. Utredaren rekommenderade då byggande av nya spår mellan Stockholm och Göteborg samt mellan Stockholm och Malmö, medan sträckan Stockholm–Oslo endast berördes översiktligt. Enligt motionären har läget sedan dess förändrats. I Norge har Norska Jernbaneverket börjat utreda ett antal höghastighetslinjer, där två höghastighetssträckor övervägs gentemot Sverige, nämligen Oslo–Göteborg och Oslo–Stockholm. Motionären anser att det vore olyckligt att inte göra en norsk-svensk satsning för att binda ihop huvudstäderna, eftersom detta gynnar hela regionen. För att möta den norska utredningens nya ambitioner föreslås mot denna bakgrund en utredning av möjligheterna att bygga ut höghastighetsbanor mellan Oslo och Stockholm via Nobelbanan, dvs. en ny järnvägssträckning mellan Kristinehamn och Örebro.

Ulf Holm m.fl. (MP) gör sig i *motion 2011/12:T341* till talespersoner för pendlarna på tågsträckan Malmö/Lund–Stockholm och anger att det för denna resandegrupp är uppenbart att järnvägskapaciteten på Södra stambanan har nått sin gräns. Inte minst av klimatskäl bör därför 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 blir tåget enligt motionärerna ett klart alternativ till inrikesflyget på denna sträcka. Då kan tåget på egna meriter konkurrera ut flyget, och stora koldioxidutsläpp kan sparas in. Målet ska vara att bygga höghastighetsbanor och knyta samman de stora svenska städerna Stockholm, Göteborg och Malmö/Lund med Oslo och Köpenhamn. En första etapp är att bygga Ostlänken som redan utretts i många år, för att parallellt med detta utreda en vidare utbyggnad av höghastighetsbanorna och hur den skulle se ut. Motionärerna efterlyser mot denna bakgrund en avsiktsförklaring för att bygga ut en infrastruktur för höghastighetståg i Sverige.

Annika Lillemets (MP) klargör i *motion 2011/12:T342* att fler spår krävs för att lösa trängseln på Södra stambanan. En utbyggnad av höghastighetsbanor skulle göra det möjligt att separera tåg med olika hastigheter. Det skulle dessutom ge mer utrymme för såväl fjärr-, gods- som pendeltågstra-

fik och göra det svenska järnvägsnätet mindre sårbart för störningar. Miljöpartiet anser därför att Ostlänken bör börja byggas snarast möjligt, 2015. Att börja med sträckan Norrköping–Linköping skulle ge en kraftfull kapacitetshöjning på ett av de avsnitt där den bäst behövs. Motionären lyfter vidare fram att det lokala engagemanget är stort. Regionförbundet Östsam, Linköpings kommun och Norrköpings kommun har förklarat att de är beredda att omedelbart tillföra resurser för att Trafikverket ska kunna starta planeringsarbetet och diskutera eventuella fördelar med etappvis utbyggnad. Mot bakgrund av detta anför motionären i *yrkande 1* att regeringen bör göra en avsiktsförklaring för utbyggnad av höghastighetsbanor som kan avlasta den befintliga järnvägen, och som ett första steg snarast bygga ut Ostlänken mellan Norrköping och Linköping.

Johan Löfstrand m.fl. (S) konstaterar i *motion 2011/12:T392* att den nationella planen för transportsystemet 2010–2021 inte inrymmer medel för fortsatt planering av Götalandsbanan, inklusive Ostlänken. Motionärerna bedömer detta som olyckligt, eftersom järnvägen är ett miljövänligt och trafiksäkert transportslag, och nya investeringar är nödvändiga för att skapa förutsättningar för hållbar tillväxt och för att stärka Sveriges konkurrenskraft. Regeringen uppmanas därför att ta intryck av de slutsatser som Utredningen om höghastighetsbanor kommit fram till och prioritera byggandet av Ostlänken. Enligt motionärerna är det viktigt att projektering snarast startas för att tidigarelägga byggandet av Ostlänken.

Yvonne Andersson (KD) påtalar i *motion 2011/12:T399* att punktligheten i fjärr- och regionalstågstrafiken enligt SJ är sämst på Södra stambanan. Motionären påminner vidare om att Höghastighetsutredningen häromåret visade att det är samhällsekonomiskt lönsamt att satsa på höghastighetsbanor i stråket som kallas Europakorridoren. Motionären lyfter i *yrkande 2* fram Ostlänken som är den första etappen i detta stråk och också den del i järnvägsprojektet Europakorridoren som har kommit längst i planeringen. I princip återstår bara regeringens tillåtlighetsprövning innan arbetet med att realisera Ostlänken kan gå vidare. Motionären framhåller vidare att nya spår ger ökad kapacitet samtidigt som högre hastigheter kan tillåtas än om man väljer att bygga ett extra dubbelspår längs med redan befintlig bana. Avslutningsvis heter det i motionen att vi måste bygga för morgondagens generationer liksom generationer gjorde före oss.

Carina Hägg m.fl. (S) lyfter i sin *motion 2011/12:T409* fram att aldrig tidigare har så många passagerare valt tåget som sitt transportmedel eller har så mycket gods fraktats på våra järnvägar. Den mycket positiva utvecklingen leder dock tyvärr enligt Carina Hägg till kapacitetsproblem med stora förseningar samt ett mycket högt slitage på spåren, kapacitetsproblem som väntas bli större 2021 än vad de är 2011. Motionärerna ser det därför som positivt att regeringen beslutat att avsätta 5 miljarder kronor till trafikens infrastruktur. Ska man verkligen komma till rätta med kapacitetsproblemen krävs dock att man redan nu beslutar börja att bygga ut ett höghastighetsnät i Sverige, liknande de som byggs i övriga Europa och

världen. Enligt motionärerna är Europakorridoren och Götalandsbanan en möjlighet för svensk industri att i fullskala utveckla helt ny teknik inom järnvägssektorn. Det ger Sverige chansen att bryta ny mark och skapa nya exportmöjligheter. En utbyggnad av Ostlänken och delen Göteborg–Borås bör därför enligt motionärerna påbörjas före 2021.

Claes-Göran Carlsson m.fl. (S) konstaterar inledningsvis i *motion 2011/12:T421* att Banverket för 25 år sedan började bygga ut Väst kustbanan med bl.a. tunnlar genom Hallandsåsen. Ungefär samtidigt började höghastighetsbanan mellan Madrid och Sevilla att byggas i Spanien. I dag är Väst kustbanan långt ifrån färdig – samtidigt har spanjorerna rest med sitt höghastighetståg mellan Madrid och Sevilla i 20 år och haft god nytta av sin investering. Detta påvisar enligt motionärerna skillnaden mellan hur olika länder väljer att investera i sin infrastruktur, och de lyfter mot denna bakgrund fram behovet av att bygga Europakorridoren för att knyta Sverige närmare kontinenten. Projektet bedöms som en viktig satsning för kommunikationerna inom landet då det erbjuder inte bara ett snabbt sätt att ta sig mellan storstäderna utan också skulle innebära ett rejält lyft för mellanstora städer och regioner längs de två höghastighetsbanornas sträckning. Regeringen uppmanas därför att se över möjligheterna att snarast förverkliga Europakorridoren, något som skulle innebära bättre tillväxtmöjligheter för vårt land och ett snabbt och miljövänligt sätt att resa i Sverige och vidare ut på kontinenten.

Siv Holma m.fl. (V) framhåller i *motion 2011/12:T458 yrkande 1* att det är strategiskt viktigt att påbörja en utbyggnad av höghastighetsbanor mellan Stockholm och Göteborg i första hand och i ett senare skede ända ned till Malmö. De framhåller att med Ostlänken och sträckan Göteborg–Borås kan Sveriges första höghastighetsbanor byggas, vilket möjliggör snabba och attraktiva resor med tåg samtidigt som kapacitet för gods och regionaltrafik frigörs på befintliga banor.

Annika Lillemets m.fl. (MP) lyfter i *motion 2011/12:T471 yrkande 7* fram byggandet av höghastighetsbanor som ett led i ett minskat resande med flyg. Motionärerna pekar på att restiden mellan Stockholm och Göteborg med höghastighetståg skulle understiga två timmar och göra flygresor på denna sträcka helt onödiga. Motionärerna pekar vidare på att med en höghastighetsbana till Malmö/Köpenhamn kan även flygresorna mellan Stockholm och Malmö/Köpenhamn göras överflödiga.

I *motion 2011/12:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP)* understryks att järnvägskapaciteten behöver öka för att möjliggöra en fördubbling av andelen resande med kollektivtrafik liksom mer godstransporter i framtiden, samt för att skapa ett mer robust järnvägssystem. Förutom utbyggnader av det befintliga järnvägsnätet behövs också helt nya banor för snabba tåg i Sverige. Motionärerna anför därför i *yrkande 6* att regeringen bör göra en avsiktsförklaring för utbyggnad av höghastighetsbanor som kan avlasta den befintliga järnvägen. Detta ger utrymme för mer pendel- och godståg och gör det svenska järnvägsnätet mindre sårbart för störningar. I

motionen framhålls att många länder i Europa redan har byggt och bygger nya banor för höga hastigheter. På de sträckor där dessa byggs har flygresandet minskat kraftigt med stora miljövinster som följd. Motionärerna förespråkar att höghastighetståg ska knyta samman landets största städer. De delar man vill börja med är Ostlänken mellan Stockholm och Linköping med byggstart 2015 och Götalandsbanan där första delen mellan Göteborg och Borås bör ha byggstart 2015. Satsningarna betraktas som de första stegen mot höghastighetsbanor som knyter samman Stockholm, Göteborg och Malmö–Köpenhamn och senare även Hamburg och Oslo.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att motioner om höghastighetsbanor har behandlats vid ett flertal tillfällen, senast i betänkandena 2010/11: TU1 och 2010/11:TU17. Utskottet har i dessa sammanhang framhållit att utbyggnaden av höghastighetsbanor är en intressant och strategisk satsning. Samtidigt har konstaterats att det alltså saknas ansvarsfullt underbyggda kalkyler som gör att det går att hävda att en utbyggnad i Sverige är samhällsekonomiskt väl motiverad. Utskottet har följaktligen sett positivt på regeringens uttalanden om att ytterligare utreda förutsättningarna och kostnaderna för höghastighetsbanor. Utskottet har också välkomnat uppdraget till Trafikverket att utreda behovet av ökad kapacitet i det svenska järnvägssystemet (dnr N2011/1933/TE) där det framgår att verket bl.a. ska analysera olika alternativ för höjd hastighetsstandard och att betänkandet *Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft* (SOU 2009:74) ska beaktas i arbetet.

I delrapporten *Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012–2021* (2011:139) som Trafikverket presenterade den 30 september 2011 redovisas att myndigheten i det fortsatta arbetet som omfattar tidsperspektivet fram till 2050 bl.a. kommer att studera olika scenarier för utbyggnaden av höghastighetsjärnväg. Syftet uppges vara att belysa potentialen och den samhällsekonomiska effektiviteten i några renodlade och kraftfulla kapacitetsförstärkningsalternativ. Trafikverket meddelar att det ska undersökas om och under vilka förutsättningar det kommer att finnas efterfrågan på sådana kapacitetsökningar, samt om nyttorna kan förväntas uppväga kostnaderna. Utskottet välkomnar myndighetens föresats och emotser med stort intresse slutrapporten som ska redovisas senast den 30 april 2012.

Liksom tidigare är utskottet i dagsläget inte berett att ta ställning till motionsförslagen om höghastighetstrafik på järnväg. I avvaktan på ytterligare fördjupad utredning i frågan avstyrker därför utskottet motionerna T206 (S), T215 (KD), T341 (MP), T342 (MP) yrkande 1, T392 (S), T399 (KD) yrkande 2, T409 (S), T421 (S), T458 (V) yrkande 1 i denna del, T471 (MP) yrkande 7 i denna del och T472 (MP) yrkande 6.

Norrbotniabanan och Botniska korridoren

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om Norrbotniabanan med hänvisning till pågående beredningsarbete.

Jämför reservation 4 (S, MP, V).

Bakgrund

Norrbotniabanan är en planerad ny 27 mil lång järnväg längs kusten mellan Umeå och Luleå. Projektet utgör även en del i projektet Botniska korridoren som omfattar såväl den svenska som den finska sidan av Bottnhavet och binder samman öst-västliga och nord-sydliga transnationella axlar i Sverige, Finland, Norge och Ryssland.

Motionerna

Under den allmänna motionstiden hösten 2011 har ett flertal motioner väckts som förespråkar en utbyggnad av Norrbotniabanan; dessa redovisas nedan. I sammanhanget kan nämnas att även andra motioner har väckts under den allmänna motionstiden med yrkanden om mer generella satsningar på järnvägsområdet eller förändrade planeringsriktlinjer för åtgärder i trafikens infrastruktur med beröring bl.a. för fortsatt banutbyggnad i norra Sverige.

Anders Sellberg (KD) klargör i *motion 2011/12:T237* att basindustrin i norra Sverige blomstrar och stora investeringar görs av företag runt om i Norrland. Behovet av investeringar i infrastrukturen, särskilt gällande utbyggd järnvägskapacitet, sägs därför bli allt större. Det infrastrukturprojekt som främst efterfrågas av regionens näringsliv är Norrbotniabanan. Enligt motionären får därför frågan om Norrbotniabanan inte gå i stå utan det är viktigt att regeringen återupptar samtalen med kommuner och lands-ting om medfinansiering för att tidigarelägga ett beslut om att bygga Norrbotniabanan.

Jabar Amin och Jan Lindholm (båda MP) framhåller i *motion 2011/12:T289* att Norrbotniabanan behövs av flera skäl. Att transportera personer och gods mellan Umeå och Luleå på tåg i stället för på väg bidrar till att minska de skadliga utsläppen som belastar klimatet och miljön. Med Norrbotniabanan skulle även livet för väster- och norrbottningar som reser bli bekvämare. Norrbotniabanan kan dessutom bidra till att göra transporterna billigare både för företag och för privatpersoner. Motionärerna påtalar vidare att järnvägsbyggen ofta har bidragit till regioners utveckling och framhåller att Banverkets samhällsekonomiska kalkyl visar att satsningen skulle ge tillbaka upp till 1,45 per satsad krona. Det anges därför som beklagligt att Norrbotniabanan inte prioriteras av regeringen som i stället envisas med att kräva att näringslivet och regionerna betalar en del av kost-

naderna. Motionärerna framhåller att det bästa för miljön, medborgarna, företagen och regionerna i Väster- och Norrbotten är att Norrbottenbanan påbörjas under innevarande mandatperiod.

I motion 2011/12:T357 av Fredrik Lundh Sammeli m.fl. (S) framhålls att Norrbottenbanan kan binda ihop Sverige med Finland och nordvästra Ryssland, med sina enorma råvarutillgångar. Norra Sverige har många och tunga industrier som står för en stor del av landets nettoexportvärde, både direkt och indirekt via vidareförädling i mellersta och södra Sverige. För persontrafiken skulle projektet medföra halverade restider mellan kuststäderna. I Barentsområdet finns världens största koncentration av råvaror, bl.a. olja, gas, skog, vattenkraft, mineraler och malm – en verklig europeisk kornbod. Det är inte en fråga bara för Norrbotten att bygga ut Norrbottenbanan – det är en nationell angelägenhet, och ett europeiskt intresse. Effektivare transporter skulle vara lönsamt inte bara för Norrbotten utan också för resten av Sverige. Norrbottenbanan är en enorm möjlighet och potential för vårt land – med banan får vi en direkt järnvägsförbindelse ända bort till Asien och Kina. Motionärerna yrkar mot denna bakgrund att förutsättningarna för att bygga Norrbottenbanan bör studeras i infrastrukturplaneringen.

Katarina Köhler (S) framhåller i motion 2011/12:T381 att goda kommunikationer har en avgörande betydelse för utvecklingen i Norrbotten och Västerbotten och att Norrbottenbanan är en nödvändig förutsättning för tillväxt i båda dessa län. Motionären klargör att basindustrierna i norra Sverige står för en stor del av nettoexportvärdet och behöver kostnadseffektiv infrastruktur för sin konkurrenskraft. Vidare framhålls att banan också skulle innebära en länk till de växande marknaderna inom Barentsregionen genom att binda samman Europas järnvägsnät med Finland och nordvästra Ryssland på ett effektivt sätt. Kostnaden för banan beräknas i dag till 23–25 miljarder kronor, vilket enligt motionären ska relateras till att näringslivet i Norrbotten och Västerbotten producerar värden för ca 85 miljarder kronor per år. Då motsvarar investeringen av Norrbottenbanan 16 veckors produktion i dessa företag. Motionären menar därför att projektet är en klok investering som gör Sverige starkare och att regeringen därmed bör låta arbetet med planering av banan fortskrida och snarast lägga in den i Trafikverkets plan för prioriterade projekt.

I motion 2011/12:T344 yrkande 3 av Stina Bergström m.fl. (MP) framhålls att Miljöpartiet arbetar för Norrbottenbanan för att klara godstrafiken till och från övre Norrland och Finland och Ryssland. Motionärerna föreslår en byggstart 2015.

I motion 2011/12:T441 av Helena Lindahl och Emil Källström (båda C) konstateras att Norrland med sin expansiva basindustri bidrar till stora värden i svensk ekonomi. I Norr- och Västerbotten återfinns en betydande del av landets skogs-, järn- och stålproduktion. Hela 90 % av den järnmalm som utvinns i EU kommer från Norrbotten, och tio av Sveriges femton gruvor finns i just Norr- och Västerbotten. Dessutom framhålls i motionen

att nya, stora malmfyndigheter hittats i Pajalaområdet samt att stora delar av vidareförädlingen inom skogs- och gruvnäringen sker utanför regionen och därför ger ett stort ekonomiskt tillskott till andra delar av landet och övriga EU. Dessvärre hotas dock enligt motionärerna produktionen och förädlingen att försvagas då järnvägssystemet i norra Norrland inte är rationellt. Om inte Norrbotniabanan färdigställs samtidigt som godstransporterna ökar, kommer systemet att bli än mer sårbart i framtiden. Förutom effektivare transporter och minskade transportkostnader kommer Botniska korridoren, där Norrbotniabanan ingår, att bidra till miljömässiga vinster, utvecklingen av turistnäringen och utökade arbetsmarknadsområden. Motionärerna föreslår mot denna bakgrund att riksdagen uppdrar åt regeringen att skyndsamt arbeta för att finna hållbara finansieringslösningar för att bygga Norrbotniabanan.

Annika Lillemets m.fl. (MP) framhåller i *motion 2011/12:T471* att Sverige är ett avlångt land och att det därför behövs snabba tågresor mellan norr och söder. Motionärerna lyfter i *yrkande 7* fram byggandet av Norrbotniabanan som ett led i ett minskat resande med flyg till städerna längs Norrlandskusten.

I *motion 2011/12:T476* av *Siv Holma och Jonas Sjöstedt (båda V)* framhålls att den expanderande gruvdriften ställer krav på järnvägen i övre Norrland. Utbyggda och upprustade järnvägar kommer att leda till en ny period av industriell framgång och blomstring i norra Sverige. Den nuvarande stambanan genom övre Norrland har dock låg kapacitet och många stigningar och kurvor. Samtidigt innebär förekomsten av en enda bana stor sårbarhet när det gäller tågtransporter. Förutom betydelsen för persontransporterna kommer mot denna bakgrund Norrbotniabanan att få en nyckelroll för det svenska näringslivet och i synnerhet för vår basindustri. Att bygga ut järnvägsnätet med Norrbotniabanan ger möjligheter att effektivisera företagens transporter samtidigt som banan kan bli en strategisk del av infrastruktursystemet i Barentsområdet med alla dess råvarutillgångar. Regeringen avser enligt motionen att komma med en kompletterande infrastrukturplan under våren 2012. Motionärerna förväntar sig att regeringen har med byggandet av Norrbotniabanan i denna plan när den presenteras för riksdagen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det i samband med Europeiska kommissionens översynsarbete av riktlinjerna för de transeuropeiska transportnäten (TEN-T) vid flera tillfällen har framhållit behovet av att bl.a. prioritera Botniska korridoren (se t.ex. utl. 2008/09:TU10 och 2009/10:TU26). Utskottet noterar därför med tillfredsställelse att i det paket med förslag till förordningar för den transeuropeiska infrastrukturen som kommissionen presenterade den 19 oktober 2011 (KOM(2011) 665 m.fl.),

inkluderas bl.a. Botniska korridoren i det föreslagna stomnätet som inbegriper ett begränsat antal prioriterade transportprojekt och för vilket medlemsstaterna har möjlighet att söka medfinansiering från EU-budgeten.

Vid en interpellationsdebatt den 8 november 2011 konstaterade infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd att kommissionen glädjande nog hade lyssnat på de argument som de svenska och finska regeringarna tillsammans hade framfört om transportsystemet i norra Europa och dess betydelse för råvaruförsörjningen och det europeiska näringslivet. Utskottet är positivt till regeringens insatser i frågan.

Statsrådet anförde vid ovan nämnda interpellationsdebatt att en grundlig analys av kommissionens förslag hade inletts inom Regeringskansliet, bl.a. för att skapa klarhet i vilka krav som kommissionen kommer att ställa på de utpekade stomnäten. Vidare framförde ministern att Norrbotniabanan, i egenskap av den saknade länken för att kunna knyta ihop Botniska korridoren, utgör den typ av projekt som Trafikverket för närvarande undersöker i sitt uppdrag att utreda behovet av ökad kapacitet i det svenska järnvägssystemet fram till 2050 (dnr N2011/1933/TE). Ministern påminde också om regeringens avsikt att under mandatperioden återkomma med förslag till ett nytt infrastrukturbeslut och underströk i sammanhanget vikten av att i detta arbete ta hänsyn till de stundande förhandlingarna om TEN-T inom EU, bl.a. för att närmare kunna analysera den medfinansiering som kan erhållas.

Mot bakgrund av det pågående beredningsarbetet är utskottet inte berett att i dagsläget vidta några ytterligare åtgärder i frågan. Utskottet avstyrker följaktligen motionerna T237 (KD), T289 (MP), T344 (MP) yrkande 3 i denna del, T357 (S), T381 (S), T441 (C), T471 (MP) yrkande 7 i denna del och T476 (V) i denna del.

Andra särskilda infrastrukturåtgärder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag som har väckts om olika väg- och banprojekt i landet. Utskottet hänvisar till den gällande planeringsordningen som innebär att projekt för att vidmakthålla och utveckla trafikens infrastruktur normalt sett inte är riksdagsfrågor. Sådana bör i stället avgöras inom ramen för åtgärdsplaneringen.

Jämför särskilda yttrandena 5 (MP), 6 (SD) och 7 (V).

Motionerna

Under den allmänna motionstiden hösten 2011 har ett stort antal motioner väckts om olika infrastrukturprojekt, främst väg- och järnvägssträckningar i landet. Det handlar om såväl upprustningar och utbyggnader som anlägg-

ande av nya väg-, järnvägs- och broförbindelser men också förslag om utbyggnader av tunnelbanor, spårvägar, infartsparkeringar och cykelvägar. Ett flertal förslag har också väckts om att standarden på olika delar av trafikens infrastruktur bör förbättras, bl.a. förslag om utbyggnad av två-plus-ett-vägar, fyrfältsvägar, motorvägar, tjälsäkring, höjd bärighet, elektrifiering av bandelar och anläggande av dubbelspår och höghastighetsbanor. Motionärerna lämnar i flertalet fall konkreta förslag på sträckningar och olika projekt, men motionsförslag finns även som mer allmänt pläderar för satsningar på trafikens infrastruktur i vissa regioner eller landsdelar.

Utskottet har tidigare i detta betänkande i samband med anslagsredovisningen behandlat de motionsförslag där yrkandena har en uttrycklig och direkt innebörd på medelsanvisningen för trafikens infrastruktur för budgetåret 2012. Det gäller bl.a. motionsförslag om att projektet Förbifart Stockholm bör avbrytas och att intäkter från trängselskatten i Stockholm bör omföras till andra ändamål. Utskottet har också valt att särskilt lyfta fram frågorna om höghastighetsbanor och om Norrbotniabanan. Övriga motionsyrkanden om åtgärder i trafikens infrastruktur redovisas i det följande, sammanställda under rubrikerna Vägprojekt, Banprojekt och Projekt som omfattar både väg- och järnvägsområdet. Den sistnämnda rubriken omfattar främst yrkanden som föreslår regionala åtgärder i trafikens infrastruktur.

Vägprojekt

T257 av Maria Lundqvist-Brömster och Hans Backman (FP)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för en förbindelse, en Kvarkenbro, mellan Umeå och Vasa.
T259 av Andreas Carlson (KD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheterna att tidigare lägga den budgeterade ombyggnaden av riksväg 26 på sträckan Mullsjö-Jönköping och att belysa trafiksituationen vid Smålandsstenar utmed riksväg 26.
T272 av Anna Steele-Karlström (FP)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Södertörns infrastruktur för jobb och tillväxt.
T278 av Tina Acketoft m.fl. (FP)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skyndsamt utreda och ta fram förslag för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
T286 av Josef Fransson (SD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga ut E20 till motorväg genom Skaraborg.
T295 av Johan Andersson (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att tidigare lägga byggstarten av sträckan Medevi-Brattebro på riksväg 50.

T299 av Christer Engelhardt (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att skapa en fast förbindelse mellan Gotland och Fårö i den så kallade Fårösundsleden.
T316 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.
T319 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 att bygga ut E22 i Östergötland.
T327 av Lars-Axel Nordell (KD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av E20-stråket.
T334 av Johan Andersson (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättrad standard på Länsväg 211.
T335 av Kurt Kvarnström och Raimo Pärssinen (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att studera förutsättningarna i infrastrukturplaneringen för att prioritera Riksväg 68 från Avesta och norrut.
T339 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 Europaväg 16 Gävle–Malung–Oslo, riksväg 70 Enköping–Idre och riksväg 50 Bergslagsdiagonalen.
T353 av Mikael Oscarsson (KD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utifrån säkerhetstänkande prioritera utbyggnaden av länsväg 288.
T365 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.
T378 av Katarina Köhler och Christina Karlsson (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att studera förutsättningarna för en omdragning av E4 genom Västerbotten och Västernorrland.
T389 av Urban Ahlin 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.
T395 av Emma Carlsson Löfdahl och Jan Ertsborn (FP)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en snabb utbyggnad av riksväg 26.

T397 av Emma Carlsson Löfdahl (FP)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att riksväg 40, sträckan mellan Borås och Jönköping, i sin helhet bör byggas om till motorväg och att den fortsatta sträckningen från Näs-sjö till Västervik bör byggas om till två-plus-ett-väg.
T408 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 att Europaväg E18 får motorvägs-standard också på det 18 km långa vägnittet Rosenkälla-Söderhall och att förbindelsen till Kapellskär av säkerhets-skäl radikalt förbättras.
T408 av Gunnar Andrén (FP), yrk. 3	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en upprustning av riksväg 77.
T408 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.
T408 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 förbereda kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 276.
T408 av Gunnar Andrén (FP), yrk. 6	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.
T423 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaner-ingen studera förutsättningarna för att bygga ut den rester-ande delen av Europaväg 4 förbi Ljungby till motorvägs-standard.
T425 av Börje Vestlund m.fl. (S), yrk. 11	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om statens ansvar för att skapa ett effektivt och sammanhållet cykelvägnät i hela Stockholms län.
T429 av Anders Ygeman m.fl. (S), yrk. 9	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder i storstadsregio-nerna för trafikinformation och infartsparkeringar.
T435 av Ulrika Carlsson i Skövde (C), yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera utbyggnaden av E20 till motorväg.

T435 av Ulrika Carlsson i Skövde (C), yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till att hela E20 får TEN-klassning av EU (och därmed påskynda projektering och produktion av den återstående delen av E20:s utbyggnad till motorväg mellan Stockholm och Göteborg).
T438 av Solveig Zander (C)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera väg 55 och väg 56 i Uppsala län.
T443 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 när det gäller infrastrukturen och en utbyggnad av Europaväg 45 och järnvägen Norge-Vänerlänken genom Dalsland.
T445 av Jörgen Hellman m.fl. (S), yrk. 7	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.
T449 av Annika Eclund (KD), yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera utbyggnaden av E20 till motorväg.
T449 av Annika Eclund (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 TEN-klassas av EU (och därmed påskynda projekteringen och produktionen av den återstående delen av E20:s utbyggnad till motorväg mellan Stockholm och Göteborg).
T452 av Christer Winbäck (FP), yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera utbyggnaden av E20 till motorväg.
T452 av Christer Winbäck (FP), 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.
T464 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.

Banprojekt

T202 av Jan Lindholm (MP)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av utbyggd järnväg till Sälen.
T205 av Johan Andersson (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för åtgärder som underlättar tågstopp på mindre orter.
T210 av Thoralf Alfsson (SD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inleda en satsning på Sydostkustbanan.
T216 av Billy Gustafsson (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att överväga en satsning på underhåll och ökad kapacitet i järnvägsnätet i Östergötland.
T220 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.
T225 av Jan Lindholm (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.
T230 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.
T258 av Maria Lundqvist-Brömster (FP)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga Norrbotniabanan.
T265 av Johan Pehrson (FP)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tågstopp i Åsbro.
T277 av Bodil Ceballos (MP), yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör prioritera dubbelspår på Ostkustbanan.
T277 av Bodil Ceballos (MP), yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tidigarelägga investeringar i triangelspåren i Maland och Bergsåker.
T288 av Tina Ehn och Peter Rådberg (MP), yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att förlänga Bohusbanan till Oslo.
T288 av Tina Ehn och Peter Rådberg (MP), yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återuppta persontrafiken på Lysekilsbanan.

T288 av Tina Ehn och Peter Rådberg (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.
T288 av Tina Ehn och Peter Rådberg (MP), yrk. 4	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att rusta banan en längre sträcka samt om att regeringen i dialog med Västra Götalandsregionen undersöker möjligheten att finansiera upprustning sista biten in till Strömstad.
T291 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.
T292 av Matilda Ernkrans och Johan Andersson (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för komplett dubbelspår på sträckan Hallsberg–Degerön.
T302 av Lennart Axelsson m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge järnvägsnätet i Bergslagen möjlighet att utvecklas med vetskap om att trafiksystemen är trygga och stabila över tid.
T312 av Anders W Jons-son och Emil Källström (C)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en dubbelspårig ostkustbana mellan Härnösand och Gävle.
T315 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 Mittbanan.
T318 Viskadalsbanan av Phia Andersson och Adnan Dibrani (S), yrk. 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.
T318 av Phia Andersson och Adnan Dibrani (S), yrk. 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.
T324 av Mattias Jonsson (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tidigareläggning av utbyggnaden av hamnbanan i Göteborg.
T330 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.

T342 av Annika Lillemets (MP), yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att rusta upp länsbanorna Linköping–Västervik samt Linköping–Kalmar.
T344 av Stina Bergström m.fl. (MP), yrk. 3 i denna del	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om investeringar i nya spår, bl.a. Norrbotniabanan och Sydostlänken, som skulle bli viktiga godsstråk.
T344 av Stina Bergström m.fl. (MP), yrk. 4	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tidigarelägga eller nyskapa järnvägsprojekt som svarar mot förändringar i näringslivet och den internationella efterfrågan.
T360 av Elin Lundgren (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga dubbelspår på Ostkustbanan.
T368 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 prioritera Dalabanan och Bergslagsbanan för att åstadkomma kortare restider, och bättre förutsättningar för basnäringarna samt bidra till regionförstoring.
T369 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 genomföra förbättringar av Bergslagsbanan.
T370 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 att prioritera förbättringar av Bergslagspendeln.
T371 av Isak From m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att göra Inlandsbanan till ett fungerande transportalternativ till och från norra Norrland.
T375 av Ingemar Nilsson och Susanne Eberstein (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga dubbelspårig järnväg på hela Ostkustbanan.
T399 av Yvonne Andersson (KD), yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de stora kapacitetsbegränsningar som råder på Södra stambanan, särskilt sträckan genom Östergötland, måste avhjälpas.

T404 av Gunnar Andrén (FP)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta Transportstyrelsen utreda frågan om utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda i syfte att minska miljöbelastningen från flygplatsen.
T405 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.
T406 av Gunnar Andrén (FP), yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att bygga vidare på Stockholmregionens tunnelbana för framkomlighetens, resenärernas och miljöns skull och för att minska trängseln ovan jord.
T406 av Gunnar Andrén (FP), yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tydliga statsbidragsbestämmelser bör utarbetas för att stimulera till utbyggnad av tunnelbana i befolkningstäta tillväxtdelar i Sverige.
T412 av Matilda Ernkrans m.fl. (S), yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att studera förutsättningarna för att prioritera dubbelspår och trippelspår vid trångsektorer.
T425 av Börje Vestlund m.fl. (S), yrk. 1	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för tunnelbana till Norra Station och Nya Karolinska.
T425 av Börje Vestlund m.fl. (S), yrk. 2	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för tunnelbana mot Nacka och Värmdö.
T425 av Börje Vestlund m.fl. (S), yrk. 3	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för tunnelbana mot Täby och Arninge.
T425 av Börje Vestlund m.fl. (S), yrk. 4	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för tunnelbana mellan Liljeholmen och Fridhemsplan.
T425 av Börje Vestlund m.fl. (S), yrk. 5	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för Spårväg Syd.
T425 av Börje Vestlund m.fl. (S), yrk. 6	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för tvärbanans Kistagren.

T425 av Börje Vestlund m.fl. (S), yrk. 7	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en tvärförbindelse mellan Järvafältet och Barkarby.
T427 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 elektrifiera Kinnekullebanan.
T429 av Anders Ygeman m.fl. (S), yrk. 5	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm.
T433 av Emil Källström (C)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över behovet av en upprustning av Ådalsbanan mellan Nyland och Långsele.
T434 av Per Åsling och Emil Källström (C)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att påtala för den norska regeringen att den bör vidta praktiska åtgärder för att elektrifiera och modernisera Meråkerbanan och om att se över behovet av en modernisering av Mittbanan.
T439 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.
T444 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.
T450 av Per Åsling och Helena Lindahl (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.
T462 av Catharina Bråkenhielm m.fl. (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.
T463 av Sven-Erik Österberg m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om goda transporter i Bergslagen i samband med återupptagen gruvbrytning.
T465 av Pia Nilsson m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga fyrspår på sträckan Tomtebodavägen–Kälhäll.

- T466 av Pia Nilsson m.fl. (S) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga en ny mötesstation på järnvägssträckan Västerås–Fagersta.
- T472 av Stina Bergström m.fl. (MP), yrk. 5 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om strategiska investeringar i helt nya spår för godstransporter och persontrafik.
- T476 av Siv Holma och Jonas Sjöstedt (V) i denna del Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hållbara malmtransporter där Norrbotniabanan, Malmbanan, Inlandsbanan och järnväg från Kaunisvaara ingår.
- MJ469 av Tina Ehn m.fl. (MP), yrk. 19 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att satsa på dubbelspår och de undertrafikerade järnvägarna.

Projekt som omfattar både väg och järnväg m.m.

- T231 av Anders Andersson (KD) Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en fortsatt utbyggnad av infrastrukturen i sydöstra Sverige.
- T249 av Marianne Åhman och Anita Brodén (FP), yrk. 2 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av förbättrad infrastruktur i Värmland och Dalsland när det gäller vägnät, järnväg och sjöfart.
- T250 av Christina Karlsson 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 genomföra de kvarvarande svenska projekten i Botniska korridoren.
- T317 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 infrastruktursatsningar i Jämtlands län.
- T320 av Agneta Gille 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.
- T333 av Nina Lundström (FP), yrk. 1 Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fortsatta infrastruktursatsningar för att främja utvecklingen av Stockholms län.
- T333 av Nina Lundström (FP), yrk. 2 i denna del Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastruktursatsningar för Gotland.
- T390 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 att utveckla infrastrukturen i södra Sverige.

T408 av Gunnar Andréén (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.
T410 av Teres Lindberg (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förbättringar i Stockholms infrastruktur.
T411 av Kerstin Haglö och Peter Jeppsson (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förbättra infrastrukturen i Blekinge.
T418 av Fredrik Lundh Sammeli 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 infrastrukturen i Norrbottens län.
T424 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 en förbättring av infrastrukturen i Skåne.
T445 av Jörgen Hellman m.fl. (S), yrk. 1 i denna del	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av investeringar i vägar och järnvägar samt bredbands- och mobiltelefoninätet i Dalsland.
T460 av Carina Herrstedt (SD)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av förbättringar av infrastrukturen i Skåne.
T461 av Lena Hallengren m.fl. (S)	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen överväga betydande insatser för att utveckla Kalmar läns infrastruktur och därmed främja tillväxt och utveckling.
N388 av Peter Johnsson m.fl. (S), yrk. 4	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att investera i förstoring av arbetsmarknadsregionerna i Västsverige.

Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlar varje år ett stort antal motionsyrkanden om särskilt utpekade infrastrukturprojekt. Utskottet väljer att behandla dessa yrkanden sammanhållet mot bakgrund av den rollfördelning inom planeringsprocessen som riksdagen fastställt genom det transportpolitiska beslutet 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Av detta följer att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser.

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 det 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.

I sammanhanget kan nämnas att Medfinansieringsutredningen (dir. 2010:92) tidigare i år föreslagit i sitt slutbetänkande *Medfinansiering av transportinfrastruktur* (SOU 2011:49) att planeringssystemet för trafikens infrastruktur bör reformeras. Förslaget innebär att riksdagen ges ett ökat inflytande genom att bl.a. riksdagen fortsättningsvis ska besluta om stora och komplexa investeringsobjekt över en viss nivå, s.k. megaprojekt. Utredaren föreslår också att den nuvarande ordningen med tolvåriga planer ersätts av ett nytt rullande system där de första fyra åren i planeringen innehåller en detaljerad projektredovisning. Regeringskansliet bereder för närvarande utredningsförslaget, och en proposition kan förväntas redovisas för riksdagen under 2012. I framtiden kan därmed eventuellt en förändrad parlamentarisk hantering bli aktuell för beredning av vissa infrastrukturprojekt.

Sammanfattningsvis avstyrker utskottet de här behandlade motionsyrkandena. 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. Det bör i sammanhanget även påminnas om att regeringen har för avsikt att under mandatperioden återkomma med förslag till ett nytt infrastrukturbeslut. Detta innebär att ytterligare ett antal motionsyrkanden därmed kan komma att bli tillgodosedda.

Reservationer

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

1. Mål för it-politiken, punkt 1 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

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

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 31 och avslår proposition 2011/12:1 utgiftsområde 22 punkt 19.

Ställningstagande

Det nuvarande it-politiska målet att Sverige ska vara ett hållbart informationssamhälle för alla beslutades 2005 och tillstyrktes vid dess behandling av ett enigt utskott (bet. 2005/06:TU4). Vi anser att detta mål fortfarande bör ligga fast.

Det ska enligt vår mening vara tydligt att *alla* ska kunna ta del av moderna it-tjänster i hela landet; detta är en viktig del i vår målsättning om en kunskapsbaserad ekonomi präglad av värdeburen tillväxt. Vi anser att regeringens föreslagna nya mål om att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter inte fångar upp denna aspekt på ett tillfredsställande vis.

Vid fastställandet av det nuvarande målet fäste vidare ett enigt utskott stor betydelse vid hållbarhetsbegreppet. Härigenom markerades enligt utskottet vikten av att informationssamhället bidrar till en samhällsutveckling där man tar lika stora hänsyn till ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekter. Detta är i allra högsta grad angeläget än i dag; enligt vår mening riskerar dock även detta perspektiv att gå förlorat i det nya mål som regeringen föreslår.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker vi regeringens förslag till nytt mål för it-politiken.

2. Riksrevisionens granskning av kostnadskontroll i stora järnvägsinvesteringar, punkt 2 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2010/11:T18 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1 och

2010/11:T19 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 1 och

lägger skrivelse 2010/11:139 till handlingarna.

Ställningstagande

Med anledning av Riksrevisionens granskning av kostnadskontrollen i stora järnvägsinvesteringar (RiR 2011:6) vill vi framhålla att besluten om infrastrukturinvesteringar omfattar många miljarder och utgör en ansenlig del av statsbudgeten. Därför är Riksrevisionens uppgifter om kostnadsfördyringar i stora järnvägsprojekt viktiga, liksom motsvarande uppgifter som framkommit tidigare i granskningen av kostnadskontrollen inom väginvesteringarna (RiR 2010:25).

De rapporter som presenterats om kostnadsfördyring av infrastrukturprojekt visar inte bara på behovet av bättre kontroll utan sätter också hela den antagna nationella transportplanen i fokus. Om planen baseras på grova underskattningar av verkliga kostnader kommer pengarna inte att räcka till de spår och vägar som finns i planen, vilket får som konsekvens att planen förmodligen måste ses över och revideras.

Vi bedömer, i likhet med Riksrevisionen, att staten inte har gjort tillräckligt för att säkerställa en god kostnadskontroll i stora järnvägsinvesteringar. Vi delar därför helt och fullt Riksrevisionens uppfattning att det behövs kraftfulla åtgärder för att stoppa den orimliga kostnadsutvecklingen på infrastrukturuområdet. Vi anser mot den bakgrunden att Riksrevisionens förslag till åtgärder omedelbart bör genomföras.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

3. Höghastighetsbanor, punkt 9 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

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

2011/12:T341 av Ulf Holm m.fl. (MP),

2011/12:T342 av Annika Lillemets (MP) yrkande 1,

2011/12:T392 av Johan Löfstrand m.fl. (S),

2011/12:T421 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S),

2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1 i denna del,

2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 7 i denna del och

2011/12:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 6,

bifaller delvis motionerna

2011/12:T206 av Johan Andersson (S),

2011/12:T399 av Yvonne Andersson (KD) yrkande 2 och

2011/12:T409 av Carina Hägg m.fl. (S) samt

avslår motion

2011/12:T215 av Lars-Axel Nordell (KD).

Ställningstagande

Det finns en stor kapacitetsbrist i det svenska järnvägsnätet. I takt med att kraven och förväntningarna på kapaciteten i järnvägssystemet ökar blir situationen dessutom allt allvarligare, vilket bl.a. framhållits i den rapport som Trafikverket presenterade i februari i år (TRV 2011/10161A). Höghastighetsbanor är enligt vår mening en del av lösningen på denna stora kapacitetsbrist. Ett system med höghastighetsbanor skapar en kraftigt utökad kapacitet i det svenska järnvägsnätet och minskar samtidigt sårbarheten i nätet. En satsning på höghastighetståg är också väsentlig av klimatskäl, bl.a. genom att det skapas klara alternativ till inrikesflyget på berörda sträckor och genom att befintliga spår frigörs för mer regional tågtrafik och mer godstrafik, vilket bidrar till att minska bil- och lastbilstrafiken.

Den utredning som regeringen tillsatte för att utreda förutsättningarna för en utbyggnad av höghastighetsbanor i Sverige (dir. 2008:156) föreslår i betänkandet *Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för starkt utveckling och konkurrenskraft* (SOU 2009:74) att separata höghastighetsbanor, Göta-landsbanan respektive Europabanan, byggs på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö. Det är angeläget att snarast möjligt fortsätta att studera förutsättningarna för dessa höghastighetsbanor. Planering och finansiering är frågeställningar som då särskilt behöver analyseras vidare.

Höghastighetsbanorna har också en nordisk och europeisk dimension – det är därför viktigt att även utreda vidare formerna för samverkan med berörda myndigheter och planeringsansvariga organ i Danmark och Tyskland. För att möjliggöra en sammankoppling med det europeiska höghastighetsnätet behöver bl.a. samråd ske kring frågor om kapacitet, standard och hastighet.

I sammanhanget bör påminnas om att Europeiska kommissionen tidigare i år presenterat en vitbok om den framtida europeiska transportpolitiken, *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – Ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* (KOM(2011) 144). Här uppställs bl.a. en målsättning om att tredubbla den nuvarande sträckningen av nätet för höghastighetståg till 2030. Vi välkomnar detta och vill samtidigt understryka vikten av att Sverige inte ställer sig utanför det omfattande europeiska nät för höghastighetståg som håller på att växa fram.

Regeringen har efter det att det ovannämnda betänkandet lämnades i september 2009 aviserat en ny utredning om höghastighetsbanor. Vi noterar att regeringen i mars i år lämnade ett uppdrag om att utreda behovet av ökad kapacitet i det svenska järnvägssystemet (dnr N2011/1933/TE). Detta är välkommet givet de stora behov som finns på området. Vi konstaterar dock att frågan om höghastighetsbanor endast tillägnas marginell uppmärksamhet i uppdraget. Detta är otillfredsställande. Ett utdraget besked om vad regeringen vill i frågan om höghastighetsbanor innebär en stor osäkerhet. Av delrapporten *Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012–2021* (2011:139) som Trafikverket presenterade den 30 september 2011 framgår att frågan om utbyggnaden av höghastighetsjärnväg behandlas först i arbetet med tidsperspektivet 2050. Detta är oroväckande; vi vill betona att det kostar att vänta. Vi anser i stället att regeringen snarast bör göra en avsiktsförklaring för en utbyggnad av höghastighetsbanor som kan avlasta den befintliga järnvägen.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

4. Norrbotniabanan och Botniska korridoren, punkt 10 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

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 2011/12:T289 av Jabar Amin och Jan Lindholm (båda MP), 2011/12:T344 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3 i denna del,

2011/12:T357 av Fredrik Lundh Sammeli m.fl. (S),
2011/12:T381 av Katarina Köhler m.fl. (S),
2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 7 i denna del och
2011/12:T476 av Siv Holma och Jonas Sjöstedt (båda V) i denna del och
bifaller delvis motionerna
2011/12:T237 av Anders Sellström (KD) och
2011/12:T441 av Helena Lindahl och Emil Källström (båda C).

Ställningstagande

Europeiska kommissionen presenterade den 19 oktober 2011 ett paket med angelägna förslag avseende den transeuropeiska transportinfrastrukturen (KOM(2011) 665 m.fl.). Här identifierades bl.a. de europeiska transportprojekt som anses vara särskilt prioriterade och för vilka medlemsstaterna därför föreslås få möjlighet att söka medfinansiering från EU-budgeten; bland dessa figurerar Botniska korridoren. Detta är glädjande. Den insikt som kommissionen uppvisar avseende betydelsen av ett väl fungerande transportsystem i denna nordliga del av landet återspeglas dessvärre inte i den nuvarande regeringens prioriteringar.

I dag fattas 27 mil järnväg, Norrbotniabanan, för att Botniska korridorrens del inom Sverige ska vara komplett. Norrbotniabanan är en tänkt ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå och utgör en naturlig förlängning av Ostkustbanan och Botniabanan. När regeringen i mars 2010 fastställde infrastrukturplanen för Sverige, Nationell plan för transportsystemet 2010–2021 (dnr N2009/6374/TE), valde man dock att inte inkludera Norrbotniabanan i denna. Detta är mycket olyckligt.

Behovet av goda kommunikationer är skriande för utvecklingen i Norrbotten och Västerbotten. Det finns en stor och växande efterfrågan på effektiva och miljövänliga transporter av gods från basnäringarna i området samtidigt som existerande spår inte klarar den höga belastningen. Den nuvarande stambanan genom övre Norrland har låg kapacitet och många stigningar och kurvor. Att det finns en enda bana innebär dessutom en 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 söderut. Att bygga ut järnvägsnätet med Norrbotniabanan skulle innebära väsentliga möjligheter att effektivisera företagets transporter; kostnaderna beräknas kunna minska med 30 %. Vi vill i sammanhanget också understryka vikten av att se Norrbotniabanans potential i ett internationellt transportperspektiv. Norrbotniabanan skulle utgöra en strategisk del av infrastrukturen i Barentsområdet med alla dess råvarutillgångar. Banan skulle dessutom bli en viktig länk österut till befintlig järnväg i Finland, Ryssland och vidare till Kina.

Norrbotniabanan skulle vidare komma att ha stor betydelse för att öka det regionala resandet mellan de norrländska kuststäderna. Med halverad restid skulle möjligheten att arbetspendla mellan städerna öka påtagligt.

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. Även besöksnäringen är en stor och växande verksamhet i regionen och skulle i hög grad kunna utvecklas ytterligare med en välbelägen och modern järnväg som Norrbotniabanan skulle utgöra. Norrbotniabanan skulle dessutom också bidra till ett minskat resande med flyg till städerna längs Norrlandskusten.

Det är angeläget att medel avsätts snarast för att kunna gå vidare med projekteringen av Norrbotniabanan. Vi i de rödgröna partierna har föreslagit att en första etapp av banan byggs 2014–2017 och till en beräknad kostnad av 10 miljarder kronor. Den moderatledda regeringen har dock som tidigare anförts inga initiativ på området.

Att bygga Norrbotniabanan är en klok investering som gör Sverige starkare. Det är därför viktigt att regeringen låter arbetet med planeringen av Norrbotniabanan fortskrida. Regeringen har aviserat sin avsikt att under mandatperioden återkomma med förslag till nytt infrastrukturbeslut. Vi förväntar oss då att regeringen inkluderar byggandet av Norrbotniabanan i detta.

Vad vi nu anförd bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

Särskilda yttranden

1. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (S)

Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S) och Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S) anför:

Sverige behöver en ny färdriktning. Vi vill ha ett samhälle där välfärd och möjligheter kommer alla till del. Där vi river hinder för människors frihet så att de kan förverkliga sina drömmar. Vi vill utveckla Sverige mot ett mer modernt, jämställt och framåtblickande samhälle byggt på gemenskap, solidaritet, rättvisa, kreativitet och trygghet.

Vi kan aldrig acceptera arbetslösheten. Full sysselsättning är det övergripande målet för den socialdemokratiska ekonomiska politiken. Som land har vi inte råd med det slöseri som arbetslösheten innebär. En förutsättning för att minska arbetslösheten och öka sysselsättningen är att vi får ett mer jämställt samhälle. När män och kvinnor delar på ansvaret för jobb och familj förbättras både den ekonomiska tillväxten och människors livskvalitet. Kvinnor och män ska ha samma frihet och självständighet, samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter och lika makt att forma sina liv. När alla har ett arbete blir Sverige rikt, både ekonomiskt och mänskligt. Alla har skyldighet att bidra till samhällets utveckling utifrån sina förutsättningar. Med fler människor i arbete klarar vi att finansiera utbildning, vård och omsorg för alla.

Vi har högre ekonomiska ambitioner för Sverige. Sverige ska ligga i framkant av utvecklingen även i morgon. Då måste vi vara handlingskraftiga i dag. Vi förnyar vår ekonomiska politik. Sverige ska använda varenda skattekrona rätt, för att säkra framtidens tillväxt. Vi har en tydlig vision för att göra Sverige till en konkurrenskraftig, kunskapsbaserad ekonomi. Om vi ska stå starka i framtiden måste vi konkurrera med hög kompetens och goda arbetsvillkor och inte med låga löner.

Regeringens ensidiga ekonomiska politik baserad på stora skattesänkningar har nått vägs ände. Utanförskapet är oförändrat, arbetslösheten har ökat, klyftorna och barnfattigdomen har växt liksom de ekonomiska skillnaderna mellan könen. Fler är långtidsarbetslösa, bostadsbyggandet har minskat och skolresultaten försämrats. Sverige behöver en ny färdriktning också för den ekonomiska politiken.

Läget i världsekonomin är allvarligt. Risken för recession i Europa är uppenbar. Det ställer stora krav på den ekonomiska politiken även i Sverige. Starka offentliga finanser är avgörande. Nu gäller det att göra rätt saker. Vi vill prioritera investeringar i det som också långsiktigt bygger Sverige starkt – utbildning, infrastruktur och bostäder.

Då behöver vi utveckla svensk konkurrenskraft. Sverige behöver en förstärkt strategisk samverkan mellan staten, näringslivet och akademien med mer av samarbete och gemensamma prioriteringar av såväl forskningsresurser som utbildning.

Skolan står i fokus. En kunskapsbaserad ekonomi börjar i en skola där alla barn lyckas. Vi vill skapa en modern kunskapsskola med kvalitet och kreativitet i centrum. Alla skolor ska vara bra skolor. Det kräver att vi investerar i lärarnas kompetens och utveckling. Utbildning är en färskvara, därför tror vi på det livslånga lärandet. Sverige ska bli en kunskapsnation av världsklass, och då måste fler ges chansen till god utbildning.

Vi har inte råd att inte ta vara på de tillväxtmöjligheter som ligger i ett mer jämställt samhälle. Kvinnors möjligheter till arbete, utveckling och ekonomiskt oberoende genom egen försörjning är en prioriterad fråga för oss socialdemokrater och en viktig del av en ny färdriktning för Sverige.

Ekonomi växer när människor växer. Ökade klyftor ger inte fler jobb och en bättre ekonomisk utveckling. Strävan efter ekonomisk utveckling och ökad jämlikhet är två sidor av samma mynt. Det ska alltid krävas av den enskilde att denne gör rätt för sig efter bästa förmåga. Men var och en ska också veta att samhället fungerar och möjliggör ett bättre liv för alla. Detta är kärnan i vad vi kallar värdeburen tillväxt, en moralisk ekonomisk utveckling.

Miljöproblemen kräver investeringar och tuffa miljökrav. Sverige ska ta sin del av miljöansvaret och gå före på miljöområdet. Vi ska vara först med att använda framtidens miljövänliga teknik. Då krävs investeringar i järnväg och kollektivtrafik, ett nytt klimatinvesteringsprogram och stimulanter av mer miljövänliga bilar.

Vi tror på ett modernt arbetsliv där de anställdas intressen står i centrum. Vi tror på ett arbetsliv där människor trivs, har möjligheter till inflytande över sin arbetssituation och kan utvecklas i jobbet. Det är en avgörande del av den kunskapsbaserade ekonomi och den värdeburna tillväxt som vi vill se för Sverige.

Storstäder som bärs fram av en pulserande framtidstro är en viktig ingrediens i bygget av ett modernt och konkurrenskraftigt Sverige. Väl fungerandeorstäder är avgörande för att vi ska få tillväxt och fler jobb i hela landet. Under 2012–2015 vill vi därför göra tillväxtskapande investeringar i våra största städer. Det handlar om att bygga järnvägar och kollektivtrafik, fler bostäder, viktiga klimatinvesteringar och en ordentlig upprustning av miljonprogramsområdena.

I dag råder stor bostadsbrist på många håll i Sverige. Människor har svårigheter att flytta dit jobben och utbildningsplatserna finns. Det behövs en ny bostadspolitik som ger en större rörlighet på bostadsmarknaden och blandande bostadsområden. Alla människor, inte bara de med goda ekonomiska förutsättningar, ska ha möjlighet att leva i bra bostäder till rimliga kostnader i en stimulerande och trygg miljö. Då krävs att staten och kommunerna gemensamt tar ansvar för att det byggs fler bostäder.

Sverige är ett glesbefolkat land med behov av snabba miljövänliga transporter. Trots det har vi underinvesterat i järnväg. Det finns ett betydande behov av infrastrukturinvesteringar i hela landet, inte minst i och kring våra stora städer. En del i en ny färdriktning för Sverige bör vara att nu börja lägga grunden för fungerande snabba järnvägar i Sverige. Dessutom behövs fungerande mobiltelefoni och bredband med hög överföringshastighet i hela landet.

Sverige glider isär. Den som känner att välfärden krackelerar rustar sig för ojämlikhet. Det är det vi kunnat se i vårt land under de senaste åren. Den utvecklingen kan aldrig vara ett framgångsrecept. Samhällen som håller ihop, med stor tillit människor emellan, har bättre ekonomisk tillväxt och lägre brottslighet än samhällen med låg tillit. En omfattande generell välfärd ökar tilliten i samhället.

Sverige behöver en ny färdriktning där alla tillsammans är med och tar ett gemensamt ansvar för att hålla ihop vårt land. De som tjänar allra bäst kan bidra lite mer i ett tufft ekonomiskt läge. Tillsammans kan vi med en aktiv social investeringspolitik prioritera att avskaffa barnfattigdomen, ge fler barn och unga god utbildning och möjligheter till kulturupplevelser och möjliggöra för fler att komma ut i arbete. Då får vi ett bättre samhälle för alla.

Det ekonomiska läget är mycket osäkert. Sveriges stora beroende av omvärlden gör att det finns betydande risker för en klart försämrad utveckling i vårt land. Vi menar att det i ett sådant läge måste finnas en beredskap att stimulera ekonomin för att hålla uppe den inhemska efterfrågan och för att skjuta till medel till kommunsektorn för att undvika uppsägningar och försämringar i vård, skola och omsorg. Vi kommer därför mycket nogsamt att studera den ekonomiska utvecklingen och är beredda att återkomma med ytterligare insatser om det skulle visa sig nödvändigt.

Eftersom riksdagsmajoriteten i första steget av budgetprocessen har givit budgetpolitiken en helt annan inriktning än den vi önskat avstår vi från att reservera oss. Vi socialdemokrater har dock betydligt högre ambitioner än regeringen på utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Det svenska transportsystemet måste moderniseras och klimatanpassas. Järnvägstransporter är det mest miljövänliga sättet att resa och frakta gods. Spårburna transporter måste därför bli det självklara valet för näringsliv och enskilda där tåget är ett alternativ. Under de senaste 20 åren har Socialdemokraterna i varje budget föreslagit större satsningar på järnvägen än regeringspartierna. För att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem har vi på motsvarande vis under innevarande planperiod föreslagit den största investeringen i järnväg och kollektivtrafik i modern tid; under perioden 2010–2021 vill härigenom avsätta över 100 miljarder kronor mer på infrastruktursatsningar än den nuvarande regeringen.

Det finns höga förväntningar om en ökande och väl fungerande järnvägs- trafik i landet. Efter en lång tid av bristande resurser till underhåll och investeringar är dock det svenska järnvägsnätet i dag mycket bristfälligt, med återkommande förseningar för både person- och godstrafik som följd. I Trafikverkets rapport *Situationen för det svenska järnvägsnätet* (TRV 2011/10161A) från tidigare i år framhålls dessutom att det finns en risk för att situationen kommer att förvärras snarare än förbättras under de närmaste åren, bl.a. till följd av den prognostiserade ökningen av trafikunderlaget, eftersläpande drift och underhåll och en åldrande teknisk infrastruktur. Situationen är mycket alarmerande. Vi socialdemokrater menar därför att det behövs kraftigt utökade satsningar på järnväg och kollektivtrafik, och detta redan i dag.

Den borgerliga regeringen har meddelat att man utöver tidigare aviserade anslag kommer att satsa 1,8 miljarder kronor per år 2012 och 2013 på underhåll, trimningsåtgärder och reinvesteringar inom järnvägsområdet. Denna tillfälliga resursförstärkning är välkommen men samtidigt klart otillräcklig för att komma till rätta med de betydande bristerna i järnvägssystemet. Under de kommande åren vill vi socialdemokrater göra en omfattande satsning på att rusta upp och bygga ut järnvägsnätet. Under perioden 2012–2015 lägger vi därför sammanlagt 11,5 miljarder kronor på ökade investeringar i järnväg, varav 1,8 miljarder kronor 2012. Det handlar primärt om att tidigare lägga kapacitetshöjande åtgärder på de mest kritiska avsnitten, vilket enligt Trafikverkets bedömning i många fall är synonymt med de hårt ansträngda persontrafikstråken i storstadsregionerna. Därutöver vill vi avsätta 1,1 miljarder kronor, varav 200 miljoner kronor för 2012, till projektering av vissa strategiska infrastrukturprojekt där byggstart är möjlig först efter 2012. Bland dessa inkluderar vi de sedan länge emotsedda höghastighetsbanorna på sträckorna Göteborg–Borås och Stockholm–Linköping samt en ny fast förbindelse över Öresund. Det är angeläget att redan nu börja planera för dessa satsningar.

Vi anser också att det finns ett akut behov av satsningar i kollektivtrafiken i Stockholms län, inte minst för att bemöta den starka förväntade befolkningstillväxten i området. För perioden 2012–2015 vill vi följaktligen avsätta 1,4 miljarder kronor i stadsbidrag för att bygga ut Stockholms tunnelbana. I ett första steg ser vi att utbyggnaden av tunnelbanenätet sker mot Hagastaden och nya Karolinska sjukhuset.

I sammandrag föreslår vi socialdemokrater följande betydelsefulla anslagsändring inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i förhållande till regeringens förslag för 2012.

Miljoner kronor

Anslag	Regeringens förslag	Förändring
1:2 Banhållning	14 731	+2 000
varav: – kapacitetshöjande åtgärder järnväg		+1 800
– projektering av strategiska framtidsprojekt		+200
Summa för utgiftsområdet	43 061	+2 000

2. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (MP)

Stina Bergström (MP) anför:

Sverige har fantastiska möjligheter att genom klimatsmarta investeringar skapa många nya arbetstillfällen, forma ett hållbart samhälle och bygga Sverige starkare inför framtiden. Miljöpartiets vision är ett Sverige med 100 % förnybar energi, energieffektiva bostäder och snabba och punktliga järnvägstransporter. Den ekonomiska oron omkring oss gör det än viktigare att göra framtidsinvesteringar som löser både ekonomiska problem på kort sikt och miljöproblem långt in i framtiden.

Det osäkra ekonomiska läget i vår omvärld ökar trycket på alla politiska partier att tydliggöra vilka prioriteringar man gör för att bygga ekonomin stark även på längre sikt. I det gröna alternativet till regeringens budgetförslag presenterar vi därför åtgärder för mer framtidstro och bättre fördelning av de gemensamma resurserna.

För oss gröna är det självklart att göra effektiva statsfinansiella prioriteringar. Inom det reformutrymme som vi har att tillgå måste vi prioritera långsiktiga investeringar. Dessutom måste vi minska klyftorna i samhället genom att omfördela inom ramen för skattesystemet.

Vår budgetmotion håller fokus på investeringar som betalar sig både nu och i framtiden. Ökad kvalitet i skolan och investeringar som tar oss till ett klimatsmartare samhälle är områden som är särskilt viktiga för oss. Det finns knappast någon bättre investering än kunskap. Varje krona som vi i dag lägger på skolan kommer att betala sig på sikt. Det här är investeringar som ger utrymme för nya idéer att växa fram och för svenska innovationer att industrialiseras. Det kräver också en företagspolitik där alla som bär på idéer till företag får möjlighet att förverkliga dem och där små företag får växa.

En annan viktig komponent i den gröna ideologin är ansvaret för att hålla ihop samhället, att ge en hjälpande hand till dem som är sjuka eller som riskerar att hamna utanför samhället. I den gröna budgeten föreslår vi en kraftigt förbättrad sjukförsäkring. Vi tar också de första stegen till att avskaffa en av de värsta skamfläckarna i det svenska samhället, den växande gruppen barn som lever i fattiga familjer. Vi kan välja mycket i livet, men inte i vilken familj vi föds in i.

För Miljöpartiet är budgetöverskott och varsamhet med statens finanser inte målet med politiken. Det är ett verktyg för att skapa ett hållbart samhälle med mindre klyftor och god miljö. Ett samhälle som vi med gott samvete kan lämna över till kommande generationer.

Klimatfrågan är vår tids ödesfråga. Dagens beslutsfattare har därför ett ansvar att fatta de beslut och vidta de åtgärder som leder till en ekologiskt hållbar samhällsutveckling. Trafiksektorn är det enda samhällsområde där utsläppen ökat kraftigt under senare år och där prognosen visar på en fortsatt kraftig ökning. Inrikes transporter står i dag för över en tredjedel av de svenska växthusgasutsläppen, och inom transportsystemet står vägtrafiken för 94 % av utsläppen. Trots energieffektivare fordon och en ökad andel förnybar energi ökar vägtrafikens utsläpp, vilket också framgår i budgetpropositionen för 2012. Detta är inte hållbart. Transportsektorn måste ställas om. Vi i Miljöpartiet vill skapa ett modernt, snabbt och hållbart transportsystem. För att minska trafikens klimatpåverkan utan att samtidigt begränsa människors möjligheter att resa anser vi att det behövs en sammanhållen politik.

Det svenska transportsystemet måste moderniseras och klimatanpassas. Till skillnad från regeringen anser vi att det behövs kraftigt ökade satsningar på järnväg och kollektivtrafik. Järnvägstransporter är det mest miljövänliga sättet att resa och frakta gods. Spårburna transporter måste därför bli det självklara valet för näringsliv och enskilda där tåget är ett alternativ. Resenärer och företag måste kunna lita på att järnvägen fungerar året om. De senaste årens tågkaos vittnar dessvärre om att så inte är fallet. Miljöpartiet har därför tagit initiativ till ett angeläget tåglyft med satsningar på tågtrafiken i hela Sverige:

- Vi föreslår en långsiktig ökning av banunderhållet under en tioårsperiod med i genomsnitt 2 300 miljoner kronor per år jämfört med gällande plan. Jämfört med regeringen föreslår vi följaktligen att 3 300 miljoner kronor extra satsas under budgetperioden, varav 500 miljoner kronor 2012.
- Vi föreslår långsiktigt ökade investeringar för att bygga bort flaskhalsar i järnvägsnätet inom tio år. För detta ändamål satsar vi 4 500 miljoner kronor under budgetperioden, varav 800 miljoner kronor 2012.
- Vi föreslår en särskild pott för att bl.a. rusta upp lågtrafikerade banor och andra banor i hela landet; 2 900 miljoner kronor anslås för detta under budgetperioden, varav 800 miljoner kronor 2012.
- Vi föreslår strategiska framtidsinvesteringar i nya banor, inbegripet höghastighetsbanor som kan avlasta den befintliga järnvägen.
- Vi föreslår att regeringen återinför bidrag till köp av och reinvesteringar i spårfordon; vi avsätter 1 miljard kronor för detta under budgetperioden.

Att resa kollektivt är att resa hållbart. Vi i Miljöpartiet är därför också angelägna om att investera i en bättre kollektivtrafik. Spårvägar är en viktig del i skapandet av hållbara städer och har blivit en stor framgång i flera europeiska länder. Vi vill se en motsvarande utveckling även i svenska städer och anser därför att det ska införas ett statligt stöd till investeringar i spårvägar; 3 100 miljoner kronor föreslås för detta under budgetperioden, varav 600 miljoner kronor 2012. Vidare vill vi att Trafikverket ska ges i uppdrag att prioritera kollektivtrafiken på bilismens bekostnad och att 1 500 miljoner kronor ska öronmärkas under budgetperioden, varav 250 miljoner kronor 2012, för åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet. Detta ska finansieras genom att väginvesteringarna i den nationella planen minskar med motsvarande belopp. På samma vis anser vi att 1 500 miljoner kronor ska omprioriteras från väginvesteringsanslaget till åtgärder för ökad cykeltrafik. Det måste enligt vår mening bli mer attraktivt att cykla och mindre attraktivt att köra bil.

Den borgerliga regeringen har prioriterat ned insatserna som ryms inom de särskilda pottorna för bl.a. miljö, trimning och forskning. Detta är inte tillfredsställande. För att inte äventyra det viktiga arbetet med t.ex. buller, trafiksäkerhet och hållbar samhällsutveckling vill vi under budgetperioden tillföra 300 miljoner kronor till Trafikverket för dessa ändamål, därav 100 miljoner kronor 2012.

Regeringen aviserar i budgetpropositionen kraftigt höjda banavgifter, från 715 miljoner kronor 2011 till 1 000 miljoner kronor 2013. Detta kommer enligt vår mening att försämra den redan ansträngda ekonomin för järnvägens godsentreprenörer, och risken är i stället stor att, så länge en avståndsbaserad lastbilsskatt inte har införts, gods flyttas över från tåg till lastbil. En sådan utveckling måste undvikas, och vi motsätter oss därför kraftfullt de föreslagna höjningarna av banavgifterna. Vi anser i stället att motsvarande belopp, 140 miljoner kronor för 2012, ska tillföras Trafikverkets budget.

Den planerade sexfiliga motorvägen Förbifart Stockholm, Sveriges dyraste motorväg, kommer att leda till kraftigt ökade utsläpp av koldioxid och luftföroreningar. Projektet måste enligt vår mening avbrytas. Överskottet från trängselskatterna i Stockholm som i dag i princip oavkortat går till förbifarten bör i stället överföras till ett nytt anslag för riktat bidrag till regionens kollektivtrafik. För 2012 handlar det om 966 miljoner kronor.

Den borgerliga regeringen har sedan 2008 minskat anslaget för Rikstrafikens trafikavtal. Detta riskerar att leda till en nedläggning av tågtrafik på lågtrafikerade men likväl regionalpolitiskt viktiga banor som är beroende av stöd för att trafikeras. En sådan utveckling måste undvikas. Vi i Miljöpartiet anser därför att anslaget till Trafikverkets trafikavtal ska höjas med 200 miljoner kronor årligen, sammanlagt 600 miljoner kronor under budgetperioden. Dessa medel ska öronmärkas för tågtrafik.

Slutligen anser vi att det ekonomiska stödet till flyget bör minska. Flyget är ett av de transportslag som har störst klimatpåverkan och orsakar dessutom andra typer av miljöpåverkan. Det är dags att göra inrikesflyget onödigt. Om man prioriterar satsningar på tågtrafik kan all persontrafik söder om Sundsvall ske utan flyg senast 2020. Vi föreslår därför en avvecklingsplan för driftbidraget till flygplatser som är belägna i regioner där alternativa kollektiva transportmöjligheter till flyget finns och som medger en restid till centrala Stockholm på högst tre timmar. Från 2012 bör följaktligen bidraget till Borlänge flygplats på 2,5 miljoner kronor utgå.

Vårt förslag till ändringar av anslagen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i förhållande till regeringens förslag redovisas sammanfattningsvis i tabellen nedan.

Miljoner kronor

Anslag	Regeringens förslag	Förändring
1:1 Våghållning	21 564	-500
varav:		-1 000
– nedskärning och omprioritering		
– öronmärkning cykelsatsningar		+250
– öronmärkning kollektivtrafik		+250
1:2 Banhållning	14 731	+2 940
varav:		+500
– drift och underhåll järnväg		
– bygga bort flaskhalsar		+800
– hela landet-potten (lågtrafikerade banor etc.)		+800
– satsning på spårväg		+600
– miljö, trimning, forskning		+100
– nej till höjda banavgifter		+140
1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	110	-3
1:7 Trafikavtal	831	+200
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 240	-966
(nytt) Riktat bidrag till Stockholmsregionen		+966
m.a.a. trängselskatten		
Summa för utgiftsområdet	43 061	+2 637

3. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (SD)

Tony Wiklander (SD) anför:

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 Sverigedemokrater 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.

Underhållet av det svenska järnvägsnätet är extremt eftersatt, vilket lett till återkommande och betydande förseningar för såväl person- som gods-trafiken. Detta är oerhört kostsamt för samhället. Som framgår av redovisningen i budgetpropositionen är punktligheten i systemet den lägsta sedan många år tillbaka. Detta är inte acceptabelt; en kraftig förbättring måste åstadkommas. Vi Sverigedemokrater anser att det är angeläget att öka underhållet av järnvägsnätet och därigenom förebygga en större andel av störningarna i trafiken. För att säkerställa ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen menar vi att det behövs trimningsåtgärder, mötesplatser och förbigångsspår. Vi vill i sammanhanget markera att vi motsätter oss att finansieringen av upprustningen ska ske genom höjda banavgifter – enligt vår mening skulle detta riskera att leda till en prisökning som motverkar utnyttjandet av järnvägen.

Vi vill även se en kraftfullare utbyggnad av järnvägsnätet. Den svenska järnvägen är hårt belastad, och det är därför ytterst angeläget att prioritera kapacitetsökningar på bl.a. Södra och Västra stambanan, Ostkustbanan och Malmбанan samt runt storstäderna. Ett sådant arbete bör påbörjas omgående.

För att komma till rätta med de stora brister som i dag finns i järnvägsinfrastrukturen föreslår vi Sverigedemokrater sammanfattningsvis ett kraftfullt tillskott på sammanlagt 3 500 miljoner kronor fram till 2015, varav 500 miljoner kronor för 2012. Vårt förslag till anslagsändring inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i förhållande till regeringens förslag redovisas i nedanstående tabell.

Miljoner kronor

Anslag	Regeringens förslag	Förändring
1:2 Banhållning	14 731	+500
Summa för utgiftsområdet	43 061	+500

4. Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (V)

Siv Holma (V) anför:

Trots att Sverige hör till de länder i världen som har starkast statsfinanser har massarbetslöshet blivit vardag och ojämlikheten brett ut sig alltmer. Vänsterpartiet menar att det är tid för investeringar i fler jobb, ökad jämlikhet och bättre välfärd. Med Vänsterpartiets budgetalternativ skapar vi 125 000 nya jobb och utbildningsplatser redan 2012.

Full sysselsättning är det överordnade målet, och Vänsterpartiets budgetförslag är inriktade på att investera i nya jobb. I stället för mer pengar i krogägarnas plånböcker satsar vi på en generationsväxling på arbetsmarknaden. Vi inför en riskkapitalfond för hållbar industriell utveckling och avsätter särskilda medel för att stödja innovationer och utveckling inom mindre företag och för branschprogram inom exempelvis vindkrafts- och besöksnäringen.

Vi föreslår ett investeringsstöd för att bygga billiga och energisnåla hyresrätter. Vårt mål är 20 000 hyresrätter om året. Vi genomför en omfattande satsning på upprustning av miljonprogrammen och välfärdslokaler som skolor, förskolor och äldreboenden. Tillgängligheten förbättras genom ett särskilt investeringsstöd. Genom våra satsningar på en kraftigt ökad kapacitet på järnvägen kan förseningarna på allvar minskas för både människor och gods samtidigt som det också skapas nya jobb. Detsamma gäller våra förslag för att öka resandet med kollektivtrafik. Vi vill också genomföra en miljardsatsning på gröna jobb för miljön och klimatet. Regeringen pratar om arbetslinjen – vi skapar riktiga jobb.

Vänsterpartiet menar att svenska folkets skattepengar ska användas till bättre skolor, sjukhus och bibliotek, inte till vinster för riskkapitalbolagens ägare. Vi menar att det ska vara förbjudet att driva välfärdsverksamheter i bolagsform med vinst som drivkraft. Vi vill höja kvaliteten i välfärden genom att anställa mer personal och öka anslagen. Vi vill värdesäkra statsbidragen till kommunerna både för att garantera välfärdens kvalitet och för att skapa fler arbetstillfällen. På så sätt förbättras också kvinnors levnadsvillkor. Vi föreslår en rejäl satsning på mer personal och utbildning inom äldreomsorgen. Vi presenterar en rad satsningar för att förbättra kvaliteten i sjukvården och omfattande satsningar för att skapa en likvärdig utbildning och minskade barngrupper på fritis. Vi lämnar förslag för att skapa en god sjukförsäkring och återförsäkra de som utförsäkrats genom regeringens försämringar. Vi föreslår en individualiserad föräldraförsäkring och ett höjt och värdesäkrat underhållsstöd.

Vänsterpartiet vill skapa ett arbetsliv där fler får plats. Vi vill avveckla tvångsarbetet i regeringens fas 3. I stället vill vi genomföra en bred satsning på övergångsjobb, utbildningsplatser och arbetsmarknadspolitiska åtgärder som leder till jobb och som rustar människor med kunskap. Vi vill återupprätta arbetslöshetsförsäkringen. Vi vill också avskaffa RUT-avdraget och i stället förbättra vardagen för alla dem som arbetar kvällar, nätter och helger genom att använda dessa pengar till att skapa platser inom barnomsorg på obekvämt arbetstid.

I motsättning till dessa reformer står regeringens ensidiga skattesänkarpolitik. I och med den minskar möjligheterna att satsa på en bättre och utbyggd välfärd och en rättvis fördelning av ekonomiska resurser. Målsättningen med Vänsterpartiets skattepolitik är att få fler människor i arbete, trygga välfärden, öka jämlikheten och jämställdheten och skapa förutsättningar för en hållbar utveckling. Då behövs större skatteintäkter än i dag. Vänsterpartiet tar därför steg mot ett skattesystem byggt på principen skatt efter bärkraft.

Vänsterpartiets förslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer är en del av vårt budgetalternativ som en helhet. Vi vill se följande inriktning av politiken inom utgiftsområdet:

Sambandet mellan ekonomisk tillväxt och ökad klimatpåverkan från transportsektorn måste brytas. Järnvägstransporter utgör det mest miljövänliga sättet att resa och frakta gods på och är dessutom en väldigt viktig tillväxtfaktor samtidigt som de håller ihop Sverige. Vi vill därför kraftfullt öka satsningarna på tåg och järnväg, och vi vill fortsätta att prioritera järnväg före väg.

Regeringen föreslår i budgetpropositionen en tillfällig förstärkning av bananslaget med 1,8 miljarder kronor 2012 och 2013. Vi välkomnar denna satsning och menar att detta även är en bra investering för att skapa nya jobb. Men järnvägens problem är betydligt större än så och kräver långsiktiga lösningar. Regeringens tillfälliga nivåhöjningar måste såväl permanentas som höjas. Efter en lång tid av bristande resurser till underhåll och investeringar är det svenska järnvägsnätet i dag mycket bristfälligt, med återkommande förseningar för både person- och godstrafik som följd. De senaste två åren har tågkaoset varit värre än någonsin. Därför behövs kraftfulla och uthålliga satsningar för att säkerställa och förbättra tillförlitligheten i det befintliga järnvägssystemet. Regeringen agerar dock tvärtom; med regeringens låga ambitioner för de kommande tio åren kommer tågförse-ningarna inte att minska, detta trots att fler måste åka tåg om vi ska klara av att minska transportsystemets klimatpåverkan.

Vi i Vänsterpartiet vill på allvar minska förseningarna för gods och människor genom att kraftigt öka järnvägskapaciteten i landet. Vi vill ha en kontinuerlig och kraftig höjning av banunderhållet, inte minst för lågtrafikerade banor. Även om dessa banor inte alltid används i dag menar vi att det är ett stort resursslöseri att avskaffa redan befintlig infrastruktur. Vi vill därför under planperioden 2010–2021 avsätta 11,75 miljarder kronor för upprustning och drift av de lågtrafikerade banorna, varav 980 miljoner kronor 2012. Vi vill även bevara och utveckla kapillärspåren i vårt land. Det är enligt vår mening av största vikt att företag har närhet till industrispår som leder ut till Trafikverkets banor; om det är smidigt och enkelt att frakta gods via järnväg ökar företagets vilja att flytta över gods från väg till spårtrafik. För detta ändamål vill vi avsätta 1,2 miljarder kronor under planperioden, varav 100 miljoner kronor 2012. Till skillnad från regeringen anser vi också att det finns ett stort behov av nyinvesteringar i järnväg. För att få fler att ta tåget och mer gods att fraktas på spår är det angeläget att bygga fler spår; för detta ändamål vill Vänsterpartiet avsätta drygt 18 miljarder kronor under en treårsperiod, varav 2 miljarder 2012.

Regeringen aviserar i budgetpropositionen kraftigt höjda banavgifter, från 715 miljoner kronor 2011 till 1 000 miljoner kronor 2013. Så länge inte flyg- eller vägtrafiken står för sina fullständiga samhällsekonomiska kostnader anser vi dock att det inte är rimligt att belasta järnvägstrafiken med ökade kostnader; detta skulle försämra järnvägens attraktionskraft gentemot de övriga trafikslagen och rimmar illa med vår strävan att skapa ett mer ekologiskt hållbart transportsystem. Vi motsätter oss därför de före-

slagna höjningarna och menar att det vore mer hederligt att i stället öka anslaget för underhåll med motsvarande belopp, 140 miljoner kronor för 2012.

Vi vill också se fler och bättre kollektiva resor, och vi vill att kollektivtrafikens andel av antalet resor fördubblas till 2020. Ett ökat resande med kollektivtrafik för med sig en rad positiva effekter, bl.a. ett mer effektivt resursutnyttjande, minskade utsläpp, färre trafikolyckor och inte minst ökade möjligheter för grupper med låga inkomster att förflytta sig. Mot denna bakgrund vill vi genomföra ett fullskaligt försök med avgiftsfri kollektivtrafik, s.k. klimattaxa, i ett storstads- och landsbygds-län och koppla ett forskarstöd till försöken.

För att kunna nå målet om en fördubbling av antalet resor med kollektivtrafiken är det angeläget att den lokala och regionala kollektivtrafiken ges långsiktigt stabila ekonomiska förutsättningar. Vi i Vänsterpartiet anser att staten har ett ansvar att stimulera kollektivtrafiken och se till att den används för en större andel av antalet resor. Vi vill därför att 5 000 miljoner kronor avsätts för att under en treårsperiod stödja den lokala och regionala kollektivtrafiken; för 2012 innebär detta 1 500 miljoner kronor. I sammanhanget vill vi också framhålla att intäkterna från trängselavgifterna i Stockholm i första hand bör användas till att förbättra kollektivtrafiken i regionen. Vi motsätter oss starkt den borgerliga regeringens föresats att dessa medel ensidigt ska användas till att finansiera vägprojekt, framförallt Förbifart Stockholm.

För att inte hindra utvecklingen av regional pendlingstrafik anser vi vidare att den interregionala kollektiva persontrafiken ska tillföras 200 miljoner kronor 2012. Tillskottet ska kompensera dels för att regeringen under flera år sänkt anslaget för Rikstrafiken, dels för att den av regeringen så ivrigt pådrivna konkurrensen på spåren faktiskt väntas leda till att kostnaderna för upphandlingen av den interregionala kollektivtrafiken ökar med ca 100 miljoner kronor.

Vänsterpartiet vill införa en klimatskatt på inrikesflyget. Detta leder emellertid till att även den transportpolitiskt upphandlade flygtrafiken får högre kostnader. I syfte att förhindra att detta får negativa konsekvenser för den regionala utvecklingen är det viktigt att trafikupphandlingen kompenseras för kostnadsökningen. Vi anser att 210 miljoner kronor bör avsättas 2012 för detta ändamål.

Vänsterpartiet vill också påskynda utbyggnaden och användandet av förnybara bränslen. För detta ändamål vill vi avsätta 100 miljoner kronor 2012 i ett investeringsprogram som ska stimulera utbyggnaden av svensk produktion och distribution av biogas och därigenom förbättra tillgången till bensinstationer med biogas runt om i landet. På motsvarande sätt vill vi också främja utbyggnaden av el-laddstationer. Vi vill också införa stimulanser för att förnya bussparken i en mer miljövänlig riktning. För att påskynda utbytet av bussar som drivs med förnybara bränslen avsätter vi 200 miljoner kronor 2012. Vi vill också investera i en allmän skrotnings-

premie under de kommande åren och avsätter därför 100 miljoner kronor per år till Trafikverket för att utforma och administrera ett system för att stimulera skrotning av bilar.

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

Miljoner kronor

Anslag	Regeringens förslag	Förändring
1:1 Väghållning	21 564	−4 202
varav: − minskade nyinvesteringar		−4 602
− utbyggnad av laddstationer för elbilar och biogas		+100
− stöd för omställning till miljöbussar		+200
− införande av skrotningspremie		+100
1:2 Banhållning	14 731	+3 220
varav: − nyinvesteringar		+2 000
− banunderhåll för lågtrafikerade banor		+980
− kapillärspår		+100
− nej till höjda banavgifter		+140
1:7 Trafikavtal	831	+2 575
därav: − ökat stöd till kollektivtrafik		+1 500
− kompensation m.a.a. minskat anslag sedan 2008		+100
− kompensation m.a.a. ökad konkurrens på spåren		+100
(nytt) Kompensation flygtrafik för flygskatt		+210
Summa för utgiftsområdet	43 061	+1 803

5. Andra särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 11 (MP)

Stina Bergström (MP) anför:

Riksdagen bör i normalfallet inte besluta om utbyggnader och underhållsinsatser när det gäller olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Jag vill emellertid framhålla att flertalet av de motionsförslag som har väckts av företrädare för Miljöpartiet ingår i ett genomarbetat system av infrastruktur-satsningar som är nödvändiga att göra under planeringsperioden, inte minst av klimatskäl. Förslagen kan återfinnas i Miljöpartiets ambitiösa tåglyft för hela landet och handlar bl.a. om nödvändiga satsningar för person- och godstrafiken (t.ex. dubbelspår Falun–Borlänge på Dalabanan och Sydostlänken från Älmhult via Olofström till Karlshamn) liksom angelägna insatser på lågtrafikerade banor (t.ex. Inlandsbanan och Bohusbanan). Närmare argumentation framgår av respektive motion.

Jag vill i sammanhanget framhålla att Miljöpartiets förslag till kraftigt utökad planeringsram för planeringsperioden 2010–2021, genom vilken vi satsar över 100 miljarder kronor mer än regeringen, inrymmer projekt ur här behandlade motioner men också många andra angelägna projekt i landet.

6. Andra särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 11 (SD)

Tony Wiklander (SD) anför:

Riksdagen bör enligt min mening normalt sett inte besluta om utbyggnader och underhållsinsatser när det gäller olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Jag vill dock framhålla att med Sverigedemokraternas politik hade betydligt större resurser kunnat satsas på att utveckla transportsystemet i hela landet, inte minst i södra Sverige. Jag vill i sammanhanget särskilt lyfta fram behovet av följande angelägna satsningar:

- Sydöstra Sverige är i dag en vit fläck på infrastrukturkartan över landets järnvägar. Detta rimmar illa med målsättningen att skapa ett miljövänligt transportsystem och är till men för tillgängligheten i Kalmar län. En ny kustjärnväg, Sydostkustbanan, behövs för att bidra till en positiv utveckling i regionen. Det är angeläget att börja utreda och planera för denna bana.
- Västkustbanan är en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser. Trots riksdagens beslut för ett tjugotal år sedan om att Västkustbanans sträckning från Malmö till Göteborg skulle byggas ut till dubbelspår har detta ännu inte slutförts. För att kunna nyttja de genomförda investeringarna är det dock angeläget att detta sker snarast.
- Hela E20-sträckningen genom Skaraborg och E22-sträckningen genom Skåne måste byggas ut till full motorvägsstandard. Den underdimensionerade standarden på vägarna ger i dag upphov till en dålig framkomlighet och starkt försämrad trafiksäkerhet, inte minst till följd av den stora mängden transittrafik på vägarna. Av samma skäl måste också motorvägen E6 mellan Malmö och Helsingborg byggas ut till trefilig väg i båda riktningarna.
- För att säkerställa en långsiktigt hållbar trafikförsörjning i Öresundsregionen är det angeläget att planera för en ny fast förbindelse i regionen. Trafikverket framhåller i rapporten *Ny fast förbindelse över Öresund – bedömning av behov och förutsättningar* (2011:147) att även om funktionen i de befintliga förbindelserna förbättras så kan den befintliga infrastrukturens kapacitet bli otillräcklig på längre sikt. De nya transportflöden som Fehmarn bält-förbindelsen kommer att medföra ställer krav på en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Härigenom kan kapacitet frigöras i transportsystemet, vilket är nödvändigt för att klara den framtida pendeltrafiken i regionen.

Regeringen har aviserat sin avsikt att under mandatperioden återkomma med ett förslag till nytt infrastrukturbeslut. Det är viktigt att regeringen då tar med de angelägna satsningar som jag redovisar ovan.

7. Andra särskilda infrastrukturåtgärder, punkt 11 (V)

Siv Holma (V) anför:

Riksdagen bör enligt min mening normalt sett inte besluta om utbyggnader och underhållsinsatser när det gäller olika väg- och järnvägssträckningar i landet. Jag vill dock framhålla att med Vänsterpartiets politik hade avsevärt större resurser kunnat satsas på att utveckla transportsystemet i hela landet. Med vårt förslag till kraftigt utökad planeringsram hade ytterligare ett stort antal angelägna järnvägsprojekt kunnat genomföras. Jag vill i sammanhanget särskilt lyfta fram de stora behov av ett utbyggt järnvägssystem som finns för basindustrin i norra Sverige:

- *Malmbanan* är av avgörande betydelse för gruvindustrins utveckling i landet. Banans bristande kapacitet är dock i dag en allvarlig begränsning för tillkommande företag som vill använda banan. För att långsiktigt kunna möta behovet av hållbara gods- och malmtransporter på Malmbanan krävs dubbelspår såväl på sträckan Kiruna–Narvik som på sträckan Kiruna–Luleå.
- Kaunisvaaras järnmalmgruva kommer, när den öppnas, att vara en av Europas största gruvor. Gruvan kommer att generera ett extremt stort malmtransportbehov. För att dessa transporter ska kunna ske på ett hållbart sätt krävs investeringar i en ny *järnväg mellan Kaunisvaara och Svappavaara*, där transportleden kan kopplas ihop med Malmbanan. Alternativet är mycket omfattande dygnetruntransporter med lastbil som kommer att skapa betydande miljöproblem och slitage på vägarna i årtionden framöver. En sådan utveckling måste undvikas.
- *Inlandsbanan* sträcker sig från Gällivare i norr till Kristinehamn i söder och används i dag framför allt för transporter från skogsindustrin. Det finns dock en stor potential för att öka trafikeringen på banan och utveckla denna till en mer betydelsefull godstransportled, inte minst med anledning av den expanderande gruvdriften i norra delen av landet. Det är därför angeläget att Inlandsbanan rustas upp för att öka kapaciteten på banan.

Regeringen har aviserat sin avsikt att under mandatperioden återkomma med ett förslag till nytt infrastrukturbeslut. Det är viktigt att regeringen då tar med de angelägna järnvägssatsningar som jag redovisar ovan.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Proposition 2011/12:1

Proposition 2011/12:1 Budgetpropositionen för 2012 utgiftsområde 22:

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2012 för ramanslaget 1:1 Väghållning ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 37 800 000 000 kronor 2013–2040 (avsnitt 3.7.1).
2. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2012 besluta om en låne-ram i Riksgäldskontoret intill ett belopp av högst 8 900 000 000 kronor för prioriterade vägprojekt m.m. (avsnitt 3.7.1).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2012 för ramanslaget 1:2 Banhållning ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 73 600 000 000 kronor 2013–2050 (avsnitt 3.7.2).
4. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2012 besluta om en låne-ram i Riksgäldskontoret intill ett belopp av högst 16 900 000 000 kronor för prioriterade järnvägsprojekt m.m. (avsnitt 3.7.2).
5. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2012 besluta om en låne-ram i Riksgäldskontoret intill ett belopp av högst 16 500 000 000 kronor till Botniabanan AB (publ) för Botniabanan (avsnitt 3.7.2).
6. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2012 för ramanslaget 1:7 Trafikavtal ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänste-koncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 3 500 000 000 kronor under 2013–2022 (avsnitt 3.7.7).
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 3.7.14).
8. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2012 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.14).
9. Riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsver-
ket för 2012–2014 (avsnitt 3.7.14).
10. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemot-svarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.15).

11. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2012 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.15).
12. Riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för 2012–2015 (avsnitt 3.7.15).
13. Riksdagen godkänner Statens järnvägars ekonomiska mål och finansieringsmodell samt bemyndigar regeringen att för 2012 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.16).
14. Riksdagen godkänner förslaget till investeringsplan för Statens järnvägar för perioden 2012–2014 (avsnitt 3.7.16).
15. Riksdagen bemyndigar regeringen att förvärva de aktier i Botniabanan AB (publ) som ägs av Kramfors kommun, Örnsköldsviks kommun, Nordmalings kommun och Umeå kommun till ett belopp om 90 000 kronor (avsnitt 3.8.3).
16. Riksdagen bemyndigar regeringen att vidta de åtgärder som krävs för att genomföra förvärvet enligt punkt 15 (avsnitt 3.8.3).
17. Riksdagen godkänner att regeringen överför förvaltningen av statens aktier i Botniabanan AB (publ) till Trafikverket (avsnitt 3.8.3).
18. Riksdagen godkänner att Botniabanan AB (publ) avvecklas (avsnitt 3.8.3).
19. Riksdagen godkänner målet för it-politiken och att det tidigare målet samt två av tre tidigare delmål upphör att gälla (avsnitt 4.3).
20. Riksdagen fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor 2012 (avsnitt 4.6.1).
21. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2012 för ramanslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 220 000 000 kronor 2013–2014 (avsnitt 4.6.2).
22. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2012 för ramanslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 60 000 000 kronor 2013–2014 (avsnitt 4.6.3).
23. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2012 för ramanslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 135 000 000 kronor 2013 och 2014 (avsnitt 4.6.5).
24. Riksdagen anvisar för budgetåret 2012 utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställningen under avsnitt 1 i propositionen.

Skrivelse 2010/11:139

Regeringens skrivelse 2010/11:139 Riksrevisionens granskning av kostnadskontroll i stora järnvägsinvesteringar.

Följdmotioner med anledning av skrivelse 2010/11:139

2010/11:T18 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att genomföra förslagen från Riksrevisionen om systematisk uppföljning av de ekonomiska planerna, om utvecklad rapportering till riksdagen och om att utreda utfallsbaserade kalkylmetoder.

2010/11:T19 av Anders Ygeman m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen omedelbart bör genomföra de åtgärder som rekommenderas av Riksrevisionens styrelse vad gäller ökad kostnadskontroll i stora järnvägsinvesteringar.

Skrivelse 2010/11:141

Regeringens skrivelse 2010/11:141 Riksrevisionens granskning av trafikverkens produktivitet.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2011

2011/12:T202 av Jan Lindholm (MP):

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

2011/12:T205 av Johan Andersson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för åtgärder som underlättar tågstopp på mindre orter.

2011/12:T206 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.

2011/12:T210 av Thoralf Alfsson (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inleda en satsning på Sydostkustbanan.

2011/12:T215 av Lars-Axel Nordell (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta utreda frågan om höghastighetståg Oslo–Stockholm för att motsvara norskt intresse i frågan.

2011/12:T216 av Billy Gustafsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att överväga en satsning på underhåll och ökad kapacitet i järnvägsnätet i Östergötland.

2011/12:T220 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.

2011/12:T225 av Jan Lindholm (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.

2011/12:T230 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.

2011/12:T231 av Anders Andersson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en fortsatt utbyggnad av infrastrukturen i syd-östra Sverige.

2011/12:T237 av Anders Sellström (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återuppta samtal om medfinansiering för att kunna tidiga-relägga ett beslut om Norrbottenbanan.

2011/12:T249 av Marianne Åhman och Anita Brodén (båda FP):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om betydelsen av förbättrad infrastruktur i Värmland och Dalsland när det gäller vägnät, järnväg och sjöfart.

2011/12:T250 av Christina Karlsson m.fl. (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 korridoren.

2011/12:T257 av Maria Lundqvist-Brömster och Hans Backman (båda FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för en förbindelse, en Kvarkenbro, mellan Umeå och Vasa.

2011/12:T258 av Maria Lundqvist-Brömster (FP):

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

2011/12:T259 av Andreas Carlson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheterna att tidigarelägga den budgeterade ombyggnaden av riksväg 26 på sträckan Mullsjö–Jönköping och att belysa trafiksituationen vid Smålandsstenar utmed riksväg 26.

2011/12:T265 av Johan Pehrson (FP):

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

2011/12:T272 av Anna Steele (FP):

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

2011/12:T276 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. 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.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att omförhandla avtalet med bl.a. Stockholms läns landsting och Stockholms stad om medfinansiering av väg- och spårsatsningar m.fl. satsningar i Stockholmsregionen så att intäkterna från trängselskatten tillfaller kollektivtrafiken.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överskottet från trängselavgifterna i Stockholm, 2,3 miljarder kronor under budgetperioden 2012–2014, bör överföras till Stockholmsregionen för kollektivtrafiksatsningar.

2011/12:T277 av Bodil Ceballos (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör prioritera dubbelspår på Ostkustbanan.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tidigarelägga investeringar i triangelspårren i Maland och Bergsåker.

2011/12:T278 av Tina Acketoft m.fl. (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skyndsamt utreda och ta fram förslag om en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

2011/12:T286 av Josef Fransson (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga ut E20 till motorväg genom Skaraborg.

2011/12:T288 av Tina Ehn och Peter Rådberg (båda 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 tunnlarna 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 Bohusbanan en längre sträcka samt om att regeringen i dialog med Västra Götalandsregionen undersöker möjligheten att finansiera upprustning sista biten in till Strömstad.

2011/12:T289 av Jabar Amin och Jan Lindholm (båda MP):

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

2011/12:T291 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.

2011/12:T292 av Matilda Ernkrans och Johan Andersson (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för ett komplett dubbelspår på sträckan Hallsberg–Degerön.

2011/12:T295 av Johan Andersson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att tidigarelägga byggstarten av sträckan Medevi–Brattebro på riksväg 50.

2011/12:T299 av Christer Engelhardt (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att skapa en fast förbindelse mellan Gotland och Fårö i den så kallade Fårösundsleden.

2011/12:T302 av Lennart Axelsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge järnvägsnätet i Bergslagen möjlighet att utvecklas med vetskap om att trafiksystemen är trygga och stabila över tid.

2011/12:T312 av Anders W Jonsson och Emil Källström (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en dubbelspårig ostkustbana mellan Härnösand och Gävle.

2011/12:T315 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 Mittbanan.

2011/12:T316 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.

2011/12:T317 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 infrastruktursatsningar i Jämtlands län.

2011/12:T318 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.

2011/12:T319 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 att bygga ut E22 i Östergötland.

2011/12:T320 av Agneta Gille 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.

2011/12:T324 av Mattias Jonsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tidigareläggning av utbyggnaden av hamnbanan i Göteborg.

2011/12:T327 av Lars-Axel Nordell (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utbyggnad av E20-stråket.

2011/12:T330 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.

2011/12:T333 av Nina Lundström (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fortsatta infrastruktursatsningar för att främja utvecklingen av Stockholms län.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om infrastruktursatsningar för Gotland.
(I denna del.)

2011/12:T334 av Johan Andersson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en förbättrad standard på länsväg 211.

2011/12:T335 av Kurt Kvarnström och Raimo Pärssinen (båda S):

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

2011/12:T339 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 Europaväg 16 Gävle–Malung–Oslo, riksväg 70 Enköping–Idre och riksväg 50 Bergslagsdiagonalen.

2011/12:T341 av Ulf Holm m.fl. (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.

2011/12:T342 av Annika Lillemets (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör göra en avsiktsförklaring för utbyggnad av höghastighetsbanor som kan avlasta den befintliga järnvägen med byggstart 2015 av en första etapp av Ostlänken mellan Norrköping och Linköping.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att rusta upp länsbanorna Linköping–Västervik samt Linköping–Kalmar.

2011/12:T344 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka spårunderhållet och tidigarelägga åtgärder för att bygga bort flaskhalsar för godstrafiken, t.ex. på sträckorna Hallsberg–Mjölby och Gävle–Sundsvall samt på Hamnbanan i Göteborg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att rusta stambanor och lågtrafikerade banor runt om i landet för godstrafiken.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om investeringar i nya spår, bl.a. Norrbotniabanan och Sydostlänken, som skulle bli viktiga godsstråk.

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tidigarelägga eller nyskapa järnvägsprojekt som svarar mot förändringar i näringslivet och den internationella efterfrågan.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att behålla oförändrade banavgifter.

2011/12:T353 av Mikael Oscarsson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utifrån säkerhetstänkande prioritera utbyggnaden av länsväg 288.

2011/12:T357 av Fredrik Lundh Sammeli m.fl. (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.

2011/12:T360 av Elin Lundgren (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga dubbelspår på Ostkustbanan.

2011/12:T365 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.

2011/12:T368 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 prioritera Dalabanan och Bergslagsbanan för att åstadkomma kortare restider och bättre förutsättningar för basnäringarna samt bidra till regionförstoring.

2011/12:T369 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 genomföra förbättringar av Bergslagsbanan.

2011/12:T370 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 att prioritera förbättringar av Bergslagspendeln.

2011/12:T371 av Isak From m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att göra Inlandsbanan till ett fungerande transportalternativ till och från norra Norrland.

2011/12:T375 av Ingemar Nilsson och Susanne Eberstein (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga dubbelspårig järnväg på hela Ostkustbanan.

2011/12:T378 av Katarina Köhler och Christina Karlsson (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att studera förutsättningarna för en omdragning av E4 genom Västerbotten och Västernorrland.

2011/12:T381 av Katarina Köhler m.fl. (S):

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

2011/12:T389 av Urban Ahlin 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.

2011/12:T390 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 att utveckla infrastrukturen i södra Sverige.

2011/12:T392 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.

2011/12:T393 av Isak From m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för flygplatsberedskap för ambulansflyg.

2011/12:T395 av Emma Carlsson Löfdahl och Jan Ertsborn (båda FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en snabb utbyggnad av riksväg 26.

2011/12:T397 av Emma Carlsson Löfdahl (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att riksväg 40, sträckan mellan Borås och Jönköping, i sin helhet bör byggas om till motorväg och att den fortsatta sträckningen från Nässjö till Västervik bör byggas om till två-plus-ett-väg.

2011/12:T399 av Yvonne Andersson (KD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de stora kapacitetsbegränsningar som råder på Södra stambanan, särskilt sträckan genom Östergötland, måste avhjälpas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höghastighetsbanor och Ostlänken.

2011/12:T404 av Gunnar Andrén (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta Transportstyrelsen utreda frågan om utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda i syfte att minska miljöbelastningen från flygplatsen.

2011/12:T405 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.

2011/12:T406 av Gunnar Andrén (FP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att bygga vidare på Stockholmsregionens tunnelbana för framkomlighetens, resenärernas och miljöns skull och för att minska trängseln ovan jord.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tydliga statsbidragsbestämmelser bör utarbetas för att stimulera till utbyggnad av tunnelbana i befolknings-täta tillväxtdelar i Sverige.

2011/12:T408 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 att Europaväg E18 får motorvägsstandard också på det 18 km långa vägvägsnittet Rosenkälla–Söderhall och att förbindelsen till Kapellskär av säkerhetsskäl radikalt förbättras.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en upprustning av riksväg 77.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att förbättra 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 förbättra kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på länsväg 276.
6. 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.

2011/12:T409 av Carina Hägg m.fl. (S):

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

2011/12:T410 av Teres Lindberg (S):

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

2011/12:T411 av Kerstin Haglö och Peter Jeppsson (båda S):

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

2011/12:T412 av Matilda Ernkrans m.fl. (S):

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

2011/12:T418 av Fredrik Lundh Sammeli 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 infrastrukturen i Norrbottens län.

2011/12:T421 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att bygga Europakorridoren.

2011/12:T423 av Clas-Göran Carlsson 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 den resterande delen av Europaväg 4 förbi Ljungby till motorvägsstandard.

2011/12:T424 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 en förbättring av infrastrukturen i Skåne.

2011/12:T425 av Börje Vestlund m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för tunnelbana till Norra Station och Nya Karolinska.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för tunnelbana mot Nacka och Värmdö.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för tunnelbana mot Täby och Arninge.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för tunnelbana mellan Liljeholmen och Fridhemsplan.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för Spårväg Syd.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för tvärbanans Kistagren.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en tvärförbindelse mellan Järvafältet och Barkarby.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om statens ansvar för att skapa ett effektivt och sammanhållet cykelvägnät i hela Stockholms län.

2011/12:T427 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 elektrifiera Kinnekullebanan.

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S):

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

Anslag	Regeringens förslag (tkr)	Anslagsförändring (tkr)
1:2 Banhållning	14 730 543	+2 000 000
Kapacitetshöjande åtgärder järnväg		1 800 000
Projektering av strategiska framtidsprojekt		200 000
Summa för utgiftsområdet	43 060 712	+2 000 000

2. Riksdagen beslutar bemyndiga regeringen att under 2012 ingå ekonomiska åtaganden för ramanslaget 1:2 Banhållning som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 83 200 000 000 kr 2013–2050.
3. Riksdagen beslutar bemyndiga regeringen att för 2012 besluta om en låneram i Riksgäldskontoret intill ett belopp av högst 18 900 000 000 kr för prioriterade järnvägsprojekt m.m.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ökad kapacitet för järnvägstrafiken i Sverige.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder i storstadsregionerna för trafikinformation och infartsparkeringar.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om minskad bärighet på grund av tjälskador.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det it-politiska målet, ett hållbart informationssamhälle för alla, behålls.

2011/12:T433 av Emil Källström (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över behovet av en upprustning av Ådalsbanan mellan Nyland och Långsele.

2011/12:T434 av Per Åsling och Emil Källström (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att påtala för den norska regeringen att den bör vidta praktiska åtgärder för att elektrifiera och modernisera Meråkerbanan och om att se över behovet av en modernisering av Mittbanan.

2011/12:T435 av Ulrika Carlsson i Skövde (C):

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 får TEN-klassning av EU (och därmed påskynda projektering och produktion av den återstående delen av E20:s utbyggnad till motorväg mellan Stockholm och Göteborg).

2011/12:T438 av Solveig Zander (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera väg 55 och väg 56 i Uppsala län.

2011/12:T439 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.

2011/12:T441 av Helena Lindahl och Emil Källström (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att finna hållbara finansieringslösningar för byggandet av Norrbotniabanan.

2011/12:T443 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 när det gäller infrastrukturen och en utbyggnad av Europaväg 45 och järnvägen Norge–Vänerlänken genom Dalsland.

2011/12:T444 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.

2011/12:T445 av Jörgen Hellman m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen beakta behovet av investeringar i vägar och järnvägar samt bredbands- och mobiltelefoninätet i Dalsland.
(I denna del.)

7. 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.

2011/12:T449 av Annika Eclund (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 TEN-klassas av EU (och därmed påskynda projekteringen och produktionen av den återstående delen av E20:s utbyggnad till motorväg mellan Stockholm och Göteborg).

2011/12:T450 av Per Åsling och Helena Lindahl (båda 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.

2011/12:T452 av Christer Winbäck (FP):

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.

2011/12:T455 av Lars Ohly m.fl. (V):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör genomföras ett fullskaligt försök med klimattaxa, dvs. avgiftsfri kollektivtrafik, i storstad och ett landsbygdslän samt att forskarstöd kopplas till försöken.
2. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställning:

Anslag		Regeringens förslag (tkr)	Anslagsförändring (tkr)
1:1	Väghållning	21 564 000	-4 202 000
1:2	Banhållning	14 731 000	+3 220 000
1:7	Trafikavtal	831 000	+2 575 000
Nytt	Kompensation till Rikstrafiken för flygskatt		+210 000
Summa för utgiftsområdet		37 126 000	+1 803 000

2011/12:T456 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör anslå ytterligare medel för cykelåtgärder, med 1,5 miljarder kronor att användas under åren 2012–2014, och att satsningen ska tas ur Trafikverkets anslag för väghållning.

2011/12:T458 av Siv Holma m.fl. (V):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på nya järnvägar och höghastighetsbanor, investeringar i lokal spårtrafik och stödandet av lokala spårfordon.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att rusta upp lågtrafikerade banor, säkerställa gods- och industrispår och bygga nya kombiterminaler.

2011/12:T459 av Lars Ohly m.fl. (V):

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör bidra till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det i Nationell plan för Sveriges transport-system 2010–2021 avsätts 6 miljarder kronor till lokala spårvägar.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det i Nationell plan för Sveriges transport-system 2010–2021 bör avsättas 4,8 miljarder kronor till lokala spårfordon.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att intäkterna från trängselavgifter i första hand ska användas till att förbättra kollektivtrafiken.

2011/12:T460 av Carina Herrstedt (SD):

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

2011/12:T461 av Lena Hallengren m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen överväga betydande insatser för att utveckla Kalmar läns infrastruktur och därmed främja tillväxt och utveckling.

2011/12:T462 av Catharina Bråkenhielm m.fl. (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.

2011/12:T463 av Sven-Erik Österberg m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om goda transporter i Bergslagen i samband med återupptagen gruvbrytning.

2011/12:T464 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.

2011/12:T465 av Pia Nilsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga fyrspar på sträckan Tomtebodå–Kalhåll.

2011/12:T466 av Pia Nilsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bygga en ny mötesstation på järnvägssträckan Västerås–Fagersta.

2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga banor för höghastighetståg och Norrbottenbanan som ett led i ett minskat resande med flyg.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en avvecklingsplan för driftsstöd till icke-statliga flygplatser.

2011/12:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP):

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

Anslag		Anslagsförändring		
		2012	2013	2014
1:1	Väghållning	-500	-1 500	-2 000
1:2	Banhållning	+2 940	+4 985	+7 885
1:3	Trafikverket			
1:4	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsända-mål m.m.			
1:5	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.			
1:6	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	-3	-20	-20
1:7	Trafikavtal	+200	+200	+200
1:8	Viss internationell verksamhet			
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut			
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till transeuropeiska nätverk			
1:11	Trängselskatt i Stockholm	-966	-642	-663
	<i>Nya anslag</i>			
1:14	Riktat bidrag till Stockholmsregionen med anledning av trängselskatten	+966	+642	+663
	Summa	+2 637	+3 665	+6 065
<i>Specificering av anslagsförändringar</i>				
1:1	Nedskärning och omprioritering	-1 000	-2 500	-3 500
1:1	Öronmärkning cykelsatsningar	+250	+500	+750
1:1	Öronmärkning kollektivtrafik	+250	+500	+750
1:2	Satsning på spårväg	+600	+1 000	+1 500
1:2	Drift och underhåll järnväg	+500	+500	+2 300
1:2	Hela landet-potten (pengar till lågtrafikerade banor etc.)	+800	+1 000	+1 100
1:2	Bygga bort flaskhalsar	+800	+1 600	+2 100
1:2	Miljö, trimning, forskning	+100	+100	+100
1:2	Nej till höjda banavgifter	+140	+285	+285
1:2	Stöd för inköp och underhåll av tågfordon återinförs		+500	+500
1:7	Ökning till Rikstrafiken	+200	+200	+200
1:11	Väginvesteringar i Stockholm som finansieras av trängselskatt	-966	-642	-663
2.	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en bestående höjning av banunderhållet.			
3.	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om långsiktigt ökade investeringar för att bygga bort flaskhalsar före år 2021.			
4.	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägssatsningar i hela landet.			
5.	Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om strategiska investeringar i helt nya spår för godstransporter och persontrafik.			

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör göra en avsiktsförklaring för utbyggnad av höghastighetsbanor som kan avlasta den befintliga järnvägen.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återinföra bidrag till köp av och reinvesteringar i fordon.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör införa ett statligt stöd till investeringar i spårvägar i städer.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket ges i uppdrag att avsätta 1,5 miljarder kronor under budgetperioden till åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet, vilket ska finansieras genom att väginvesteringar i den nationella planen minskar med motsvarande belopp.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket ges i uppdrag att avsätta 1,5 miljarder kronor under budgetperioden till åtgärder för ökad cykeltrafik, vilket ska finansieras genom att väginvesteringar i den nationella planen minskar med motsvarande belopp.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillföra Trafikverket särskilda potter för miljö, trimning och forskning.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att banavgifterna inte ska höjas och att motsvarande summa i stället förs till Trafikverket för järnvägsunderhåll.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att motorvägsprojektet Förbifart Stockholm bör avbrytas och att överskottet från trängselavgifterna i Stockholm bör överföras till ett nytt anslag för riktat bidrag till Stockholmsregionens kollektivtrafik.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillföra pengar till Trafikverkets trafikavtal och att detta tillskott ska användas till statsbidrag för persontrafik på tåg.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en uppdelning av trafikavtalet ska göras i stöd till flyg, Gotlandstrafiken respektive tåg och buss.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en avvecklingsplan för driftsstöd till icke statliga flygplatser.

2011/12:T474 av Tony Wiklander m.fl. (SD):

Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 Kommunikationer 1 000 000 000 kr utöver vad regeringen föreslagit för budgetåret 2012 eller således 44 061 000 000 kr.

	Anslag	Anslagsförändring (tkr)
1:2	Banhållning	+1 000
	Summa	+1 000

2011/12:T476 av Siv Holma och Jonas Sjöstedt (båda V):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om hållbara malmtransporter där Norrbottenbanan, Malmbanan, Inlandsbanan och järnväg från Kaunisvaara ingår.

2011/12:MJ469 av Tina Ehn m.fl. (MP):

19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att satsa på dubbelspår och de undertrafikerade järnvägarna.

2011/12:N388 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

Regeringens och oppositionens anslagsförslag

Förslag till anslag för 2012 under utgiftsområde 22
Kommunikationer*Tusental kronor*

Ramanslag		Regeringens förslag	Avvikelse gentemot regeringens förslag			
			S	MP	SD	V
1:1	Väghållning	21 563 948		-500 000		-4 202 000
1:2	Banhållning	14 730 543	+2 000 000	+2 940 000	+500 000	+3 220 000
1:3	Trafikverket	1 458 089				
1:4	Ersättning för sjöräddning, fritids- båtsändamål m.m.	143 308				
1:5	Ersättning för viss kanaltrafik m.m.	62 284				
1:6	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	110 013		-3 000		
1:7	Trafikavtal	831 000		+200 000		+2 575 000
1:8	Viss internationell verksamhet	25 085				
1:9	Statens väg- och transportforsknings- institut	44 135				
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	348 500				
1:11	Trängselskatt i Stockholm	1 239 885		-966 000		
1:12	Transportstyrelsen	1 984 773				
1:13	Trafikanalys	61 165				
2:1	Post- och telestyrelsen: Förvaltnings- kostnader för vissa myndighetsuppgifter	20 583				
2:2	Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	147 078				
2:3	Grundläggande betaltjänster	37 000				
2:4	Informationsteknik: Telekommuni- kation m.m.	40 010				
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	185 000				
2:6	Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	28 313				
<i>Nya anslag</i>						
99:1	Riktat bidrag till Stockholmsregionen m.a.a. trängselskatten			+966 000		
99:2	Kompensation flygtrafik för flygskatt					+210 000
Summa för utgiftsområdet		43 060 712	+2 000 000	+2 637 000	+500 000	+1 803 000

BILAGA 3

Utskottets anslagsförslag

Utskottets förslag till anslag för 2012 under
utgiftsområde 22 Kommunikationer*Tusental kronor*

Ramanslag		Avvikelse gentemot regeringen	Utskottets förslag
1:1	Väghållning	±0	21 563 948
1:2	Banhållning	±0	14 730 543
1:3	Trafikverket	±0	1 458 089
1:4	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	±0	143 308
1:5	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	±0	62 284
1:6	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	±0	110 013
1:7	Trafikavtal	±0	831 000
1:8	Viss internationell verksamhet	±0	25 085
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	±0	44 135
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	±0	348 500
1:11	Trängselskatt i Stockholm	±0	1 239 885
1:12	Transportstyrelsen	±0	1 984 773
1:13	Trafikanalys	±0	61 165
2:1	Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	±0	20 583
2:2	Ersättning för särskilda tjänster till funktions- hindrade	±0	147 078
2:3	Grundläggande betaltjänster	±0	37 000
2:4	Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	±0	40 010
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommu- nikation	±0	185 000
2:6	Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	±0	28 313
Summa för utgiftsområdet		±0	43 060 712

BILAGA 4

Motionsyrkanden som avstyrks av utskottet i förslagspunkt 11

Motion	Motionärer	Yrkanden
11. Andra särskilda infrastrukturåtgärder		
2011/12:T202	Jan Lindholm (MP)	
2011/12:T205	Johan Andersson (S)	
2011/12:T210	Thoralf Alfsson (SD)	
2011/12:T216	Billy Gustafsson (S)	
2011/12:T220	Susanne Eberstein och Jasenko Omanovic (båda S)	
2011/12:T225	Jan Lindholm (MP)	
2011/12:T230	Agneta Gille (S)	
2011/12:T231	Anders Andersson (KD)	
2011/12:T249	Marianne Åhman och Anita Brodén (båda FP)	2
2011/12:T250	Christina Karlsson m.fl. (S)	1
2011/12:T257	Maria Lundqvist-Brömster och Hans Backman (båda FP)	
2011/12:T258	Maria Lundqvist-Brömster (FP)	
2011/12:T259	Andreas Carlson (KD)	
2011/12:T265	Johan Pehrson (FP)	
2011/12:T272	Anna Steele (FP)	
2011/12:T277	Bodil Ceballos (MP)	1 och 2
2011/12:T278	Tina Acketoft m.fl. (FP)	
2011/12:T286	Josef Fransson (SD)	
2011/12:T288	Tina Ehn och Peter Rådberg (båda MP)	1–4
2011/12:T291	Irene Oskarsson (KD)	
2011/12:T292	Matilda Ernkrans och Johan Andersson (båda S)	
2011/12:T295	Johan Andersson (S)	
2011/12:T299	Christer Engelhardt (S)	
2011/12:T302	Lennart Axelsson m.fl. (S)	
2011/12:T312	Anders W Jonsson och Emil Källström (båda C)	
2011/12:T315	Susanne Eberstein och Marie Nordén (båda S)	
2011/12:T316	Susanne Eberstein och Marie Nordén (båda S)	
2011/12:T317	Gunnar Sandberg och Marie Nordén (båda S)	
2011/12:T318	Phia Andersson och Adnan Dibrani (båda S)	1 och 2
2011/12:T319	Billy Gustafsson m.fl. (S)	
2011/12:T320	Agneta Gille m.fl. (S)	
2011/12:T324	Mattias Jonsson (S)	
2011/12:T327	Lars-Axel Nordell (KD)	
2011/12:T330	Lars-Axel Nordell (KD)	
2011/12:T333	Nina Lundström (FP)	1 och 2 i denna del
2011/12:T334	Johan Andersson (S)	
2011/12:T335	Kurt Kvarnström och Raimo Pärssinen (båda S)	
2011/12:T339	Peter Hultqvist m.fl. (S)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2011/12:T342	Annika Lillemets (MP)	2
2011/12:T344	Stina Bergström m.fl. (MP)	3 i denna del och 4
2011/12:T353	Mikael Oscarsson (KD)	
2011/12:T360	Elin Lundgren (S)	
2011/12:T365	Christer Adelsbo m.fl. (S)	
2011/12:T368	Peter Hultqvist m.fl. (S)	
2011/12:T369	Carin Runeson m.fl. (S)	
2011/12:T370	Carin Runeson och Kurt Kvarnström (båda S)	
2011/12:T371	Isak From m.fl. (S)	
2011/12:T375	Ingemar Nilsson och Susanne Eberstein (båda S)	
2011/12:T378	Katarina Köhler och Christina Karlsson (båda S)	
2011/12:T389	Urban Ahlin m.fl. (S)	
2011/12:T390	Helene Petersson i Stockaryd m.fl. (S)	
2011/12:T395	Emma Carlsson Löfdahl och Jan Ertsborn (båda FP)	
2011/12:T397	Emma Carlsson Löfdahl (FP)	
2011/12:T399	Yvonne Andersson (KD)	1
2011/12:T404	Gunnar Andrén (FP)	
2011/12:T405	Gunnar Andrén (FP)	
2011/12:T406	Gunnar Andrén (FP)	1 och 2
2011/12:T408	Gunnar Andrén (FP)	1–6
2011/12:T410	Teres Lindberg (S)	
2011/12:T411	Kerstin Haglö och Peter Jeppsson (båda S)	
2011/12:T412	Matilda Ernkrans m.fl. (S)	2
2011/12:T418	Fredrik Lundh Sammeli m.fl. (S)	
2011/12:T423	Clas-Göran Carlsson m.fl. (S)	
2011/12:T424	Marie Granlund m.fl. (S)	
2011/12:T425	Börje Vestlund m.fl. (S)	1–7 och 11
2011/12:T427	Carina Ohlsson m.fl. (S)	
2011/12:T429	Anders Ygeman m.fl. (S)	5 och 9
2011/12:T433	Emil Källström (C)	
2011/12:T434	Per Åsling och Emil Källström (båda C)	
2011/12:T435	Ulrika Carlsson i Skövde (C)	1 och 2
2011/12:T438	Solveig Zander (C)	
2011/12:T439	Staffan Danielsson (C)	
2011/12:T443	Peter Johnsson m.fl. (S)	
2011/12:T444	Jörgen Hellman m.fl. (S)	
2011/12:T445	Jörgen Hellman m.fl. (S)	1 i denna del och 7
2011/12:T449	Annika Eclund (KD)	1 och 2
2011/12:T450	Per Åsling och Helena Lindahl (båda C)	
2011/12:T452	Christer Winbäck (FP)	1 och 2
2011/12:T460	Carina Herrstedt (SD)	
2011/12:T461	Lena Hallengren m.fl. (S)	
2011/12:T462	Catharina Bråkenhielm m.fl. (S)	
2011/12:T463	Sven-Erik Österberg m.fl. (S)	
2011/12:T464	Sven-Erik Österberg m.fl. (S)	
2011/12:T465	Pia Nilsson m.fl. (S)	
2011/12:T466	Pia Nilsson m.fl. (S)	

Motion	Motionärer	Yrkanden
2011/12:T472	Stina Bergström m.fl. (MP)	5
2011/12:T476	Siv Holma och Jonas Sjöstedt (båda V)	i denna del
2011/12:MJ469	Tina Ehn m.fl. (MP)	19
2011/12:N388	Peter Johnsson m.fl. (S)	4