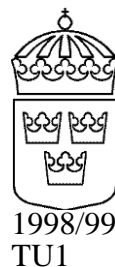


# Trafikutskottets betänkande

## 1998/99:TU1

### Utgiftsområde 22 Kommunikationer



---

## Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens förslag till anslag för budgetåret 1999 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer och övriga förslag i budgetpropositionen inom utgiftsområdet. Vidare behandlar utskottet 42 motioner som väcktes under den allmänna motionstiden i år.

Till betänkandet har fogats 21 reservationer och 8 särskilda yttranden. De frågor som reservationerna avser samt de partier som har avgett dem framgår av avsnittet Hemställan (s. 86–91).

Moderata samlingspartiets, Kristdemokraternas, Centerpartiets och Folkpartiet liberalernas budgetalternativ redovisas i de särskilda yttrandena 1–4 (s. 106–112).

### Anslag

Finansutskottet har den 19 november 1998 ställt sig bakom regeringens förslag att ramen för utgiftsområde 22 Kommunikationer bör fastställas till 25,5 miljarder kronor för budgetåret 1999. I budgetpropositionen redovisar regeringen hur den anser att denna ram bör fördelas mellan olika anslag. Den största delen av ramen, 22,9 miljarder kronor, föreslås gå till vägar och järnvägar och då främst infrastrukturåtgärder i form av investeringar och underhåll. Utskottet ställer sig bakom regeringens samtliga förslag till medelsanvisningar.

### Väg och järnväg

Utskottet föreslår att riksdagen för nästa budgetår anvisar 12,5 miljarder kronor till anslaget Vaghållning och statsbidrag. Av dessa medel beräknas 4,7 miljarder kronor gå till nationella och regionala investeringar och 5,3 miljarder kronor till drift och underhåll.

Utskottet föreslår också att riksdagen för nästa budgetår anvisar 6,7 miljarder kronor till Banverkets anslag för banhållning.

Det statliga bidraget till banhållningen på Inlandsbanan bör enligt utskottets mening höjas med 7 miljoner kronor till 56 miljoner kronor.

En utgångspunkt för förslagen är att riksdagens beslut våren 1997 om inriktningen av infrastruktursatsningarna för perioden 1998–2007 skall fullföljas.

### **Sjö- och luftfart**

En uppgörelse har träffats mellan regeringen, Vänsterpartiet, Miljöpartiet de gröna, Sveriges redareförening och fackförbundet SEKO om hur det statliga stödet till sjöfarten bör utformas. Enligt uppgörelsen skall stödet bygga på den s.k. bruttomodellen, som innebär full återbetalning av skatt för de tillfälligt anställda och stöd till de sociala avgifterna med 58 000 kr per årsarbetskraft fr.o.m. år 1999 t.o.m. år 2001. Utskottet, som ser mycket positivt på uppgörelsen, anser i likhet med parterna bakom den att den skapar förutsättningar för en god utveckling av svensk sjöfartsnäring.

Utskottet föreslår att anslaget Transportstöd till Gotland höjs med 15 miljoner kronor med hänvisning till att det är angeläget att klara godstrafiken på ett tillfredsställande sätt under högrafikperioden.

Ett nytt anslag Driftbidrag till kommunala flygplatser bör inrättas. För nästa budgetår bör riksdagen anvisa 105 miljoner kronor. Härutöver bör Luftfartsverket finansiera ett sådant stöd med 10 miljoner kronor.

### **Post- och telekommunikation**

Utskottet föreslår att riksdagen anvisar 147 miljoner kronor till Post- och telestyrelsen som är central förvaltningsmyndighet för frågor om post-, tele- och radiokommunikation. Vidare föreslår utskottet att 157 miljoner kronor anvisas för att trygga funktionshindrade personers behov av effektiva telekommunikationer och postservice. Till Posten AB bör 200 miljoner kronor utbetalas som ersättning för den rikstäckande betalnings- och kassaservice som Posten tillhandahåller.

### **Statens järnvägar, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster m.m.**

Utskottet, som anser det viktigt att en högkvalitativ och miljövänlig järnvägstrafik kan erbjudas på de marknader där järnvägen har utvecklingsmöjligheter, ställer sig bakom regeringens förslag till ekonomiska mål för SJ-koncernen. Till köp av interregional persontrafik på främst järnväg bör riksdagen anvisa 405 miljoner kronor. Enligt gällande avtal bör trafikhuvudmännen erhålla bidrag med 205 miljoner kronor för att de tagit över ansvaret för trafikförsörjningen utmed vissa länsjärnvägar.

### **Kommunikationsforskning och meteorologi**

För att möjliggöra en kvalificerad forskning på kommunikationsområdet föreslår utskottet att riksdagen till Statens väg- och transportforskningsinstitut och Kommunikationsforskningsberedningen anvisar 29,8 respektive 169,3 miljoner kronor.

## Betänkandets disposition

I betänkandet redovisas först de propositions- och motionsyrkanden som utskottet behandlar (s. 3–12). Efter varje yrkande anges i vilket avsnitt yrkandet behandlas.

Betänkandet är därefter indelat i två huvudavsnitt.

I det första – Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer – behandlas regeringens och motionernas förslag till medelsanvisningar för budgetåret 1999. Dessa förslag redovisas i avsnitten 1–7. Utskottet tar ställning till förslagen i avsnitt 8.

I det andra – Övriga frågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer – (avsnitten 9–16) behandlar utskottet övriga frågor i budgetpropositionen och i motionerna samt redovisar övergripande synpunkter på uppföljning och utvärdering.

I *bilaga 1* redovisas regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1996:20) om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter. I *bilaga 2* redovisas utskottets förslag till beslut om anslag för budgetåret 1999 inom utgiftsområdet. I *bilaga 3* redovisas regeringens och partiernas förslag till medelsanvisningar för nästa budgetår inom utgiftsområdet.

## BUDGETPROPOSITIONEN FÖR ÅR 1999

### Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Regeringen (Kommunikationsdepartementet) föreslår i budgetpropositionen för år 1999 (prop. 1998/99:1, utg.omr. 22) att riksdagen

1. antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1996:20) om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter (avsnitt 11),

2. godkänner en låneram om totalt 800 000 000 kr för Vägverket för såväl inköp av omsättningstillgångar och anläggningstillgångar som för byggande av broar som ersätter färjor (avsnitt 9),

3. godkänner att anslaget A 2 Väghållning och statsbidrag får belastas med kostnader för ränta och amortering av upptagna lån för väg E 6 delen Stenungsund–Ljungskile, väg E 18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda (avsnitt 9),

4. godkänner att anslaget A 2 Väghållning och statsbidrag får belastas med 18 000 000 kr för lösen av lån samt avvecklingskostnader för avgiftsanläggningen på Rödöbron (avsnitt 9),

5. godkänner att anslagen A 2 Väghållning och statsbidrag och A 4 Banverket: Banhållning får belastas för att täcka dels förluster vid infriandet av

kapitaltäckningsgarantin till SVEDAB, dels eventuella förluster i samband med Riksgäldskontorets utlåning till SVEDAB (avsnitt 9),

6. godkänner en låneram om totalt 8 050 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, produktions- och telenätsutrustning, rörelsekapital, finansiering av omsättningstillgångar, tidigareläggningskostnader som finansieras med bidrag från Arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) samt för statens andel av kapitalkostnader för lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet enligt överenskommelse år 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten (avsnitt 10),

7. godkänner att anslaget A 4 Banverket: Banhållning får belastas med kostnader för räntor och amorteringar för upptagna lån i Riksgäldskontoret (avsnitt 10),

8. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 1999–2001 i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 11),

9. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 11),

10. bemyndigar regeringen att för år 1999 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 11),

11. godkänner vad regeringen anfört om Handelsflottans kultur- och fritidsråd (avsnitt 11),

12. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 1999–2001 i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 12),

13. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 12),

14. bemyndigar regeringen att för år 1999 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 12),

15. godkänner vad regeringen anfört om Statens haverikommission (avsnitt 12),

16. bemyndigar regeringen att, för ändamål som omfattas av ramanslaget C 2 Upphandling av samhällsåtaganden, under år 1999 ikläda staten ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter om högst 200 000 000 kr efter år 1999 (avsnitt 13),

17. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Statens järnvägar för perioden 1999–2001 i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 14),

18. bemyndigar regeringen att för år 1999 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 14),

19. bemyndigar regeringen att, för ändamål som omfattas av ramanslaget D 2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. under år 1999 upphandla interregional persontrafik på järnväg m.m. som innebär utgifter om högst 404 000 000 kr under år 2000 (avsnitt 14),

20. bemyndigar regeringen att, för ändamål som omfattas av ramanslaget D 2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. under år 1999 upphandla flygtrafik på sträckan Umeå–Östersund som innebär utgifter om högst 5 000 000 kr under år 2000 (avsnitt 14),

21. bemyndigar regeringen att, för ändamål som omfattas av ramanslaget E 2 Kommunikationsforskningsberedningen, under år 1999 ikläda staten ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter om högst 300 000 000 kr under åren 2000–2004 (avsnitt 15),

22. godkänner vad regeringen anfört om Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (avsnitt 15),

23. för budgetåret 1999 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt följande uppställning (tusental kronor): (avsnitt 8)

A 1 Vägverket: Administration, ramanslag,	1 125 242
A 2 Väghållning och statsbidrag, ramanslag,	12 479 738
A 3 Banverket: Sektorsuppgifter, ramanslag,	786 593
A 4 Banverket: Banhållning, ramanslag,	6 689 600
A 5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk, ramanslag,	200 000
A 6 Nationellt investeringsprogram för infrastruktur-utveckling, obetecknat anslag,	1 650 000
B 1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m., obetecknat anslag,	44 415
B 2 Transportstöd till Gotland, ramanslag,	190 000
B 3 Ersättning till viss kanaltrafik m.m., obetecknat anslag,	62 660
B 4 Bidrag till sjöfarten, ramanslag,	405 000
B 5 Driftbidrag till kommunala flygplatser, obetecknat anslag,	105 000
C 1 Post- och telestyrelsen, ramanslag,	147 391
C 2 Upphandling av samhällsåtaganden, ramanslag,	157 484
C 3 Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice, ramanslag,	200 000
C 4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal, ramanslag,	140 000
C 5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m., ramanslag,	50 000
D 1 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier, ramanslag,	5 000
D 2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m., ramanslag,	405 000
D 3 Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik, ramanslag,	205 000
D 4 Viss internationell verksamhet, ramanslag,	7 500
D 5 Kostnader för avveckling av Styrelsen för riksfärdtjänst m.m., obetecknat anslag,	50
D 6 Rikstrafiken, ramanslag,	10 000
E 1 Statens väg- och transportforskningsinstitut, ramanslag,	29 822
E 2 Kommunikationsforskningsberedningen, ramanslag,	169 277
E 3 Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), ramanslag,	43 852
E 4 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut m.m., ramanslag,	192 690
Summa	25 501 314

# MOTIONERNA

## Motioner från den allmänna motionstiden 1998

*1998/99:T203* av Bengt-Ola Rytting m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Rikstrafikens lokalisering till Dalarna (avsnitt 14).

*1998/99:T205* av Barbro Johansson och Mikael Johansson (båda mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en utredning om ett för Sverige heltäckande riksresekort (avsnitt 14).

*1998/99:T209* av Tuve Skånberg och Mikael Oscarsson (båda kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att inrätta samåkningscentraler (avsnitt 15).

*1998/99:T214* av Agne Hansson (c) vari yrkas

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Banverket bör initiera projektet Kustpilen med det miljövänliga bränslet rapsmetylester i tågtrafik (avsnitt 10),

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en Europavägsnumrering på sträckningen London–Göteborg–Västervik–Moskva (avsnitt 9),

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om gemensam numrering på Dackeleden Linköping–Vimmerby–Hultsfred–Målilla–Virserum–Växjö–Hässleholm–Malmö (avsnitt 9),

*1998/99:T217* av Marianne Samuelsson m.fl. (mp) vari yrkas

7. att riksdagen avslår förslaget att godkänna ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 1999–2001 i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 12),

8. att riksdagen avslår förslaget att bemyndiga regeringen att för år 1999 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordat (avsnitt 12),

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om flygkapacitet i Stockholmsområdet (avsnitt 12),

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om det statliga stödet till kommunala flygplatser (avsnitt 8),

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Rikstrafiken (avsnitt 14),

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om el- och hybridbilsforskningen (avsnitt 15),

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om beräknad fördelning på anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer för åren 2000 och 2001 enligt tabell i motionen (avsnitt 8).

*1998/99:T220* av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas

19. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om cyklismen (avsnitt 9),

31. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sjöfartspolitik (avsnitt 11),

37. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Gotlandstillägget (avsnitt 11),

39. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en privatisering av SAS Sverige AB (avsnitt 12),

40. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en privatisering av Arlanda och Landvetters flygplatser (avsnitt 12),

41. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Bromma flygplats (avsnitt 12),

42. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om stöd till kommunala flygplatser (avsnitt 8),

43. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om flygkapaciteten i Stockholmsområdet (avsnitt 12),

44. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om privatisering av delar av Luftfartsverkets verksamhet (avsnitt 12),

47. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ersättning till Posten AB rikstäckande betalningsservice (avsnitt 8).

*1998/99:T221* av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att under anslaget A 2 Väghållning och statsbidrag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer anvisa 12 814 738 kr för år 1999 i enlighet med vad som anförts i motionen (avsnitt 8),

2. att riksdagen beslutar att under anslaget A 3 Banverket: Sektorsutgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer anslå 774 577 000 kr för år 1999 i enlighet med vad som anförts i motionen (avsnitt 8),

3. att riksdagen beslutar att under anslaget A 4 Banverket: Banhållning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer anslå 6 189 60 000 kr för 1999 i enlighet med vad som anförts i motionen (avsnitt 8),

4. att riksdagen beslutar att under anslaget B 2 Transportstöd till Gotland inom utgiftsområde 22 Kommunikationer anslå 175 000 000 kr för år 1999 i enlighet med vad som anförts i motionen (avsnitt 8),

5. att riksdagen beslutar att under anslaget B 4 Bidrag till sjöfarten inom utgiftsområde 22 Kommunikationer anslå 265 000 000 kr för år 1999 i enlighet med vad som anförts i motionen (avsnitt 8),

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om hur stödet till kommunala flygplatser skall konstrueras (avsnitt 8),

7. att riksdagen beslutar att avskaffa anslaget C 3 Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med vad som anförts i motionen (avsnitt 8),

8. att riksdagen beslutar att under anslaget D 2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer anslå 305 000 000 kr för år 1999 i enlighet med vad som anförts i motionen (avsnitt 8),

9. att regeringen beslutar att avskaffa anslaget D 6 Rikstrafiken inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med vad som anförs i motionen (avsnitt 8),

10. att regeringen beslutar att under anslaget E 4 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer anslå 172 690 000 kr för år 1999 i enlighet med vad som anförs i motionen (avsnitt 8),

11. att riksdagen beslutar om ett nytt system för beräkning av banavgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med vad som anförs i motionen (avsnitt 10).

*1998/99:T222 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp) vari yrkas*

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om utförsäljning av SAS (avsnitt 12),

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om att de kommunala flygplatsbolagen bör privatiseras eller drivas i förvaltningsform (avsnitt 12),

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om sjöfarten (avsnitt 11),

20. att riksdagen avslår regeringens förslag om ett bemyndigande att för budgetåret 1998 vid behov omfördela medel mellan anslagen A 2 och A 4 (avsnitt 8),

21. att riksdagen med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställning (1 000 kr): (avsnitt 8)

Anslag	Regeringens förslag	Anslagsförändring
A 1 Vägverket: Administration	1 125 242	-75 000
A 2 Väghållning och statsbidrag	12 479 738	-1 500 000
A 3 Banverket: Sektorsuppgifter	786 593	-75 000
A 4 Banverket: Banhållning	6 689 600	-1 250 000
Summa för utgiftsområdet	25 501 314	-2 900 000

*1998/99:T223 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari yrkas*

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om flerspråkig vägs skyltning (avsnitt 9),

21. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om gång- och cykelpolitiska frågor (avsnitt 9),

29. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om Inlandsbanans behov av ökade medel för banhållningen (avsnitt 10),

31. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om en långsiktig sjöfartspolitik, samt att den s.k. nettomodellen i rederistödet skall införas enligt uppgjort avtal mellan parterna (avsnitt 11),

42. att riksdagen hos regeringen begär förslag till utformning av ett gemensamt informationssystem för kollektivtrafiken i Sverige (avsnitt 14),

43. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om avkastningskrav på SJ (avsnitt 14),

49. att riksdagen med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställning (1 000 kr): (avsnitt 8)

Anslag	Regeringens förslag	Anslagsförändring
A 1 Vägverket: Administration	1 125 242	-30 000
A 2 Väghållning och statsbidrag		+20 000
A 3 Banverket: Sektorsuppgifter	786 593	-30 000
Summa för utgiftsområdet	25 501 314	-40 000

*1998/99:T229* av Gudrun Schyman m.fl. (v) vari yrkas

2. att riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag i vårpropositionen angående överföring av medel från väganslagen till järnväg (avsnitt 8),

3. att riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag i vårpropositionen angående överföring av medel från väganslagen till sjöfart (avsnitt 11).

*1998/99:T230* av Sven Bergström m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att 500 miljoner kronor mer än vad regeringen föreslår anvisas till åtgärder för drift och underhåll samt för bärlighetshöjande åtgärder för budgetåret 1999 (avsnitt 8),

3. att riksdagen beslutar att anslå 670 miljoner kronor till bidrag för enskilda vägar för budgetåret 1999 (avsnitt 8),

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om snabbtåg också på stambanan i södra Norrlands inland (avsnitt 14),

8. att riksdagen hos regeringen begär förslag till system för upphandling av flygtrafiktjänster som är regionalpolitiskt viktiga, i enlighet med vad som anförts i motionen (avsnitt 14),

9. att riksdagen hos regeringen begär förslag till sådan lagändring för tillfälligt anställda i enlighet med vad som anförts i motionen (avsnitt 11).

*1998/99:T231* av Berit Andnor m.fl. (s) vari yrkas

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att hela flygsektorn solidariskt bör bära kostnaderna för att upprätthålla trafiken på vissa olönsamma linjer (avsnitt 12),

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om samordning av de olika trafikslagen så att hela Sverige får en god kommunikationsstandard (avsnitt 14).

*1998/99:T310* av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att öka anslaget till enskilda vägar med 150 miljoner kronor (avsnitt 8),

*1998/99:T313* av Åke Sandström m.fl. (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om medelsbehovet för enskilda vägar (avsnitt 8).

1998/99:T320 av Conny Öhman (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om översyn av dagens regler för vägskytning (avsnitt 9).

1998/99:T407 av Carl G Nilsson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skytning vid allmän väg (avsnitt 9).

1998/99:T412 av Jan Backman och Ingvar Eriksson (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att småföretagare på landsbygden på ett effektivt sätt kan göra de vägfärdande uppmärksamma på sin verksamhet (avsnitt 9),

1998/99:T414 av Åke Sandström och Viviann Gerdin (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om enklare regler vid skytning (avsnitt 9).

1998/99:T505 av Ulf Björklund (kd) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att överföra bandelen Kristinehamn–Mora och samtliga tvärbanor att förvaltas av Inlandsbanan AB (avsnitt 10),

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av upprustning av bandelarna Sveg–Brunflo och Arvidsjaur–Gällivare (avsnitt 10),

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ökat banunderhåll på Inlandsbanan (avsnitt 10),

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om gemensamma överläggningar med alla berörda parter inför nytt avtal år 2001 (avsnitt 10).

1998/99:T511 av Stefan Hagfeldt (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Banverket bör stå för stängselkostnaderna vid nyinvesteringar (avsnitt 10).

1998/99:T521 av Susanne Eberstein m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upphandling av tågtrafik på sträckan Östersund–Sundsvall (avsnitt 14).

1998/99:T527 av Sven Bergström m.fl. (c, s, m, v, kd, mp) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att snabbtågstrafik mellan Stockholm och Östersund skall gå på stambanan via Bollnäs och Ljusdal (avsnitt 14),

1998/99:T531 av Yvonne Ångström (fp) vari yrkas att riksdagen till anslaget A 6 Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer för budgetåret 1999 anvisar 7 miljoner kronor utöver vad regeringen föreslagit till Inlandsbanan (avsnitt 10).

1998/99:T542 av Rune Berglund och Berit Andnor (båda s) vari yrkas (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägstrafik mellan Stockholm och Östersund (avsnitt 14).

1998/99:T545 av Hans Andersson m.fl. (v) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om goda tågförbindelser Stockholm–Hamburg och biltåg (avsnitt 14).

1998/99:T602 av Sten Andersson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att presentera förslag på hur svensk sjöfartsnäring långsiktigt skall kunna vara internationellt konkurrensduglig (avsnitt 11).

1998/99:T607 av Elizabeth Nyström och Maud Ekendahl (båda m) vari yrkas att riksdagen avslår förslaget om sänkt soliditet för Sjöfartsverket i enlighet med vad som anförts i motionen (avsnitt 11).

1998/99:T613 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om svensk sjöfartspolitik (avsnitt 11).

1998/99:T615 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari yrkas

6. att riksdagen begär att regeringen skyndsamt tar fram erforderliga förslag till lagändringar i enlighet med sjöarbetsmarknadens parterers överenskommelse (TAP-avtalet) från 1997 (avsnitt 11),

1998/99:T620 av Agne Hansson och Lena Ek (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändigheten av en snabbfärja i daglig trafik året om i Gotlandstrafiken (avsnitt 8).

1998/99:T626 av Lilian Virgin (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att beslut som leder till jämlika konkurrensförhållanden för fraktkostnaderna till och från Gotland fattas snarast (avsnitt 11).

1998/99:T628 av Camilla Dahlin-Andersson och Eva Flyborg (båda fp) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Sveriges förhållningssätt till EU:s riktlinjer till stöd för sjöfarten (avsnitt 11).

1998/99:T702 av Bertil Persson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fortsatt utveckling av Bromma flygplats (avsnitt 12).

1998/99:T703 av Stig Eriksson m.fl. (v) vari yrkas

2. att riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning med uppgift att se över avregleringens konsekvenser för den regionala balansen i inrikesflyget (avsnitt 12).

1998/99:T705 av Agne Hansson och Lena Ek (båda c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till en närmare utformning av ett system med statlig upphandling av regionalpolitiskt viktiga flygtrafiktjänster för att sänka flygpriserna till och från Gotland (avsnitt 14).

1998/99:T706 av Carin Lundberg m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den kommande upphandlingen av regional- och sjukvårdspolitiskt motiverad interregional flygtrafik i Norrland från år 2000 (avsnitt 14).

1998/99:T707 av Kristina Zakrisson och Lennart Klockare (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behov av förlängning av start- och landningsbanan vid Kiruna flygplats (avsnitt 12).

1998/99:T909 av Gunnel Wallin (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att Miljöteknikdelegationens uppdrag utvidgas så att teknikupphandling av miljöanpassade mindre bussar kan genomföras (avsnitt 15).

1998/99:T910 av Gunnel Wallin (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att påskynda införandet av tekniker som minskar tunga fordons hälsovådliga utsläpp (avsnitt 15).

1998/99:Fi210 av Lennart Daléus m.fl. (c) vari yrkas

22. att riksdagen beslutar om fördelning av anslag inom utgiftsområde 22 i enlighet med vad i motionen anförts (avsnitt 8).

1998/99:Fi211 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) vari yrkas

18. att riksdagen för budgetåret 1999 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt bilaga 2 i motionen (avsnitt 8).

1998/99:N337 av Lennart Daléus m.fl. (c) vari yrkas

19. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en översyn av nuvarande regler för skyltning i anslutning till väg (avsnitt 9).

## UTSKOTTET

### Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

#### Inledning

I avsnitten 1–7 redovisas regeringens och motionernas förslag till medelsanvisningar för budgetåret 1999 inom utgiftsområdet. I avsnitt 8 redovisas utskottets ställningstagande till dessa förslag. De yrkanden som behandlas är:

- proposition 1998/99:1, utgiftsområde 22, yrkande 23,
- motion T217 yrkandena 10 och 15 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp),
- motion T220 yrkandena 42 och 47 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- motion T221 yrkandena 1–10 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- motion T222 yrkandena 20–21 av Kenth Skårvik och Elver Jons-son (båda fp),
- motion T223 yrkande 49 av Johnny Gylling m.fl. (kd),

- motion T229 yrkande 2 av Gudrun Schyman m.fl. (v),
- motion T230 yrkandena 1 och 3 av Sven Bergström m.fl. (c),
- motion T310 yrkande 1 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- motion T313 av Åke Sandström m.fl. (c),
- motion T620 av Agne Hansson och Lena Ek (båda c),
- motion Fi210 yrkande 22 av Lennart Daléus m.fl. (c),
- motion Fi211 yrkande 18 av Lars Leijonborg m.fl. (fp).

## 1 Vägverket

### 1.1 Anslaget A 1 Vägverket: Administration

Från anslaget finansieras kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, expertstöd internt, intern utveckling samt övriga kostnader som ej är direkt hänförliga till Vägverkets produkter och tjänster.

Regeringen föreslår ett ramanslag på 1,1 miljarder kronor. Beloppet är något lägre än det som anvisats för innevarande budgetår. Regeringen framhåller vikten av att Vägverket söker begränsa sina kostnader för administration och förvaltning.

### 1.2 Anslaget A 2 Väghållning och statsbidrag

För innevarande budgetår har under anslaget anvisats 11,9 miljarder kronor med följande av regeringen bestämda fördelning på anslagsposter:

Område	Anslagspost	Belopp (miljoner kronor)
Sektorsavgifter		776
Myndighetsavgifter		430
Statlig väghållning		
	Investeringar i nationell plan	2 334
	Investeringar i länsplaner	1 900
	Drift och underhåll	5 279
Bidrag		
	Drift och byggande av enskilda vägar	566
	Storstadsöverenskommelser	200
	Kollektivtrafikanläggningar	151
	Förbättring av miljö och trafiksäkerhet	139
	Ökad tillgänglighet för kollektivtrafiken	82
Summa		11 857

### 1.2.1 Regeringens förslag

Regeringen föreslår en medelsanvisning på 12,5 miljarder kronor för nästa budgetår. Utgångspunkt för hur medlen skall användas är, framhåller regeringen, främst riksdagens beslut om infrastrukturinriktning för framtida transporter (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) och riksdagens beslut om det trafiksäkra samhället (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Regeringen erinrar vidare om att den under våren 1998 fastställt den nationella planen för vägtransportsystemet för åren 1998–2007, medan länsstyrelserna har fastställt länsplaner för regional infrastruktur för samma period.

I propositionen anges fördelningen på anslagsposter för budgetåret 1999 enligt följande (miljoner kronor):

Anslagspost	Belopp
Sektorsuppgifter	785
Investeringar i nationell plan	2 535
Södra länken/Övriga Stockholmsprojekt	400
Investeringar i regional plan	2 175
Drift och underhåll	5 331
Myndighetsutövning	495
Enskilda vägar	100
Storstad	658
Summa	12 479

Regeringen anser att 500 miljoner kronor av de medel som är beräknade för Vägverket tills vidare bör ställas till regeringens disposition. Om Banverket visar sig ha behov av ytterligare medel än vad regeringen nu bedömer kommer detta att underställas riksdagens prövning i samband med vårpropositionen år 1999. I annat fall bör dispositionsrätten övergå till Vägverket.

### 1.2.2 Motionsförslag

I motion T221 föreslår Per-Richard Molén m.fl. (m) en ökning av anslaget med 335 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Det betyder ökade resurser till vägutbyggnad, framhåller motionärerna, samt att vi kan förbättra standarden på det enskilda vägnätet och höja den passiva säkerheten i vägnätet.

I motion T230 (yrkande 1) framhåller Sven Bergström m.fl. (c) att 500 miljoner kronor mer än vad regeringen förordar bör anvisas till åtgärder för drift och underhåll samt för bärighetshöjande åtgärder. Motionärerna betonar att avstängningar eller dålig framkomlighet innebär betydande merkostnader för näringslivet.

Enligt samma motion (yrkande 3) bör anslagsposten Enskilda vägar höjas till 670 miljoner kronor. Motionärerna understryker att de enskilda vägarna är viktiga inte bara för dem som bor utmed dessa vägar utan också är en förutsättning för utveckling av näringslivet, ökad sysselsättning och ökad tillgänglighet.

I motion T310 uttalar Per-Richard Molén m.fl. (m) att den anslagspost som avser enskilda vägar bör öka med 150 miljoner kronor. Av detta belopp bör 100 miljoner kronor användas för bidragshöjningar samt för särskilda insatser för förbättringar på och beläggning av de enskilda vägarna. Resterande 50 miljoner kronor bör enligt motionärerna användas för bärighetsinsatser på det enskilda vägnätet.

Åke Sandström (c) uttalar i motion T313 att anslagsposten Enskilda vägar bör uppgå till 660 miljoner kronor. Denna ökning av anslagsposten i förhållande till regeringens förslag bör, säger motionären, finansieras genom en omfördelning inom anslaget A2.

## 2 Banverket

### 2.1 Anslaget A 3 Banverket: Sektorsuppgifter

Anslaget finansierar Banverkets administrationskostnader, Tågtrafikledningens och Järnvägsinspektionens kostnader, statligt bidrag till Inlandsbanan samt verksamheter som bedrivs inom ramen för Banverkets sektorsansvar, exempelvis forsknings- och utvecklingsverksamhet, internationellt arbete, samhälls- och transportplanering samt trafiksäkerhetsfrågor.

#### 2.1.1 Regeringens förslag

Regeringen föreslår ett ramanslag för Banverkets sektorsuppgifter på drygt 786 miljoner kronor. Jämfört med innevarande år innebär medelsberäkningen en resursförstärkning för forskning och utvecklingsverksamhet, internationellt arbete, insatser inom miljöområdet samt planering och uppföljning inom järnvägssektorn. I anslagsberäkningen ingår vidare en ökning av det statliga bidraget till banhållningen på Inlandsbanan med 7 miljoner kronor till 56 miljoner kronor.

#### 2.1.2 Motionsförslag

Förslag om minskade anslagsanvisningar till Banverkets sektorsuppgifter redovisas i fyra motioner.

Per-Richard Molén m.fl. (m) framhåller i motion T221 att Banverket bör kunna klara det ökade resursbehovet inom ramen för sitt nuvarande anslag. Mot denna bakgrund föreslås en minskning av regeringens medelsberäkning, med drygt 12 miljoner kronor till 774,6 miljoner kronor.

Johnny Gylling m.fl. (kd) bedömer i motion T223 att med Banverkets nya organisation kan verksamheten effektiviseras och utrymme skapas för ytterligare rationaliseringar. Banverket föreslås därför åläggas ett allmänt besparingsbeting som gör att anslaget kan reduceras med 30 miljoner kronor.

Även i motionerna Fi211 och T222 (båda fp) bedöms att regeringens medelsberäkning för Banverkets sektorsuppgifter bör kunna minskas. Kenth

Skårvik och Elver Jonsson framhåller i motion T222 att anslaget bör reduceras med 75 miljoner kronor.

## 2.2 Anslaget A 4 Banverket: Banhållning

Från anslaget finansieras drift och underhåll av de järnvägar som Banverket förvaltar, investeringsåtgärder på stomjärnvägar, regionala järnvägsinvesteringar samt kapitalkostnader som är förknippade med lån för investeringar i järnvägsanläggningar.

### 2.2.1 Regeringens förslag

Regeringen föreslår ett ramanslag för Banverkets banhållning på drygt 6 689 miljoner kronor. Av propositionen framgår att anslaget beräknas fördelas på anslagsposter enligt följande:

Anslagspost	Belopp (miljoner kronor)
Drift och underhåll av statliga järnvägar	2 250
Lånekostnader för infrastrukturinvesteringar	895
Regionala järnvägsinvesteringar	450
Investeringar i stomjärnvägar	3 094

Regeringen anger att anslagsposten för drift och underhåll har förstärkts med hänsyn till att Banverket tagit över ansvaret för vissa anläggningar som SJ tidigare ansvarade för. Medelsberäkningen för regionala järnvägsinvesteringar innebär att ca 80 % av de järnvägsinvesteringar som ingår i länsplanerna för år 1999 kan genomföras. Beträffande investeringar i stomjärnvägar anges att den beräknade anslagsnivån med tillägg för extern finansiering motsvarar ca 97 % av den genomsnittliga nivån i stomnäsplanen.

### 2.2.2 Motionsförslag

Förslag om minskade medelsanvisningar för banhållning redovisas i tre motioner.

Per-Richard Molén m.fl. (m) förordar i motion T221 att Banverkets verksamhet utsätts för en ökad konkurrens. Det bör gälla såväl baninvesteringar som banunderhållet. Mot denna bakgrund föreslås en minskning av regeringens medelsberäkning med 500 miljoner kronor till 6 189 miljoner kronor.

Folkpartiet liberalerna bedömer i motionerna Fi211 och T222 att regeringens medelsberäkning för Banverkets banhållning bör kunna reduceras. Kenth Skårvik och Elver Jonsson anger i motion T222 att anslaget bör minskas med 1 250 miljoner till 5 439 miljoner kronor.

## 2.3 Anslaget A 5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Från anslaget bekostas utbetalning av finansiellt stöd från Europeiska gemenskapen till svenska projekt inom området transeuropeiska nätverk (TEN) för infrastrukturerna inom transport och telekommunikationer. Av budgetpropositionen framgår att finansiellt stöd hittills har beviljats för bl.a. Öresundsförbindelsen samt för väg- och järnvägsprojekt inom den nordiska triangeln. I enlighet med principen om bruttoredovisning redovisas stödet på inkomstitel i statsbudgeten samt i form av anslag på statsbudgetens utgifts-sida.

Regeringen föreslår att anslaget beräknas till 200 miljoner kronor. Beräkningen grundas på en bedömning av hur stort stöd som kan påräknas under år 1999.

## 2.4 Anslaget A 6 Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling

Från anslaget bekostas återbetalningen av vissa skulder och andra åtaganden staten har inom ramen för de särskilda storstadsöverenskommelserna i Stockholm och Göteborg samt för Inlandsbanan.

Regeringen föreslår ett obetecknat anslag för år 1999 om 1 650 miljoner kronor.

# 3 Sjöfart

## 3.1 Anslaget B 1 Ersättning för fritidsbåtsändamål

Från anslaget finansieras tjänster inom Sjöfartsverkets verksamhetsområde, bl.a. för fritidsbåtssektorn, som inte finansieras via handelssjöfarten.

Regeringen föreslår för nästa budgetår ett obetecknat anslag på 44,4 miljoner kronor, vilket motsvarar anslagsnivån för innevarande budgetår.

## 3.2 Anslaget B 2 Transportstöd för Gotland

Från anslaget ges bidrag för person- och godsbefordran i linjetrafiken på Gotland.

### 3.2.1 Regeringens förslag

Regeringen föreslår ett ramanslag på 190 miljoner kronor, vilket innebär en ökning med 15 miljoner i kronor i jämförelse med innevarande budgetår. Anslagsökningen behövs enligt regeringen för att finansiera en ökad färjepacitet även under högtrafikperioden juni–augusti 1999.

### 3.2.2 Motionsförslag

I motion T221 framhåller Per-Richard Molén m.fl. (m) att anslaget bör minskas med 15 miljoner kronor i jämförelse med regeringens förslag (yrkande 4). Motionärerna bedömer att färjetrafiken på Gotland kan öka utan kostnad för staten, om nuvarande monopol i färjetrafiken slopas och därmed även andra operatörer än den nuvarande tillåts trafikera Gotland.

I motion T620 pekar Agne Hansson och Lena Ek (båda c) på att den nya snabbfärjan till Gotland planeras trafikera ön endast sommartid. Rederiet har enligt motionärerna beräknat merkostnaden för att köra dagliga turer året runt till 21 miljoner kronor. Motionärerna vill att staten skall bidra med det beloppet, varvid 11 miljoner kronor tas från anslaget B 4 Bidrag till sjöfarten och 10 miljoner kronor från anslaget B 1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.

### 3.3 Anslaget B 3 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Under anslaget utgår bidrag till täckande av underskott för drift av Trollhätte och Säffle kanaler samt ersättning till Vänerens seglationsstyrelse.

För budgetåret 1999 föreslår regeringen att riksdagen anvisar ett obetecknat anslag på 62,7 miljoner kronor.

### 3.4 Anslaget B 4 Bidrag till sjöfarten

#### 3.4.1 Bakgrund

Riksdagen fattade ett sjöfartpolitiskt beslut i december 1996 (prop. 1996/97:1 utg.omr. 22, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115). Enligt beslutet skall staten tillförsäkra den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor och härigenom tillvarata sjöfartens möjligheter att såsom en konkurrenskraftig exportnäring stärka betalningsbalansen. Vidare skall enligt beslutet bidrag till den svenskflaggade handelsflottan lämnas för arbetsgivares kostnader för skatt och sociala avgifter t.o.m. år 2001. Syftet med bidraget är att stärka den internationella konkurrenskraften. För budgetåret 1997 anvisades ett ramanslag på 400 miljoner kronor. Bidraget till de sociala avgifterna uppgick till 29 000 kr per kalenderår och årsarbetskraft.

Även för budgetåret 1998 anvisade riksdagen till en början 400 miljoner kronor under anslaget B 4 Bidrag till sjöfarten (prop. 1997/98:1 utg.omr. 22, bet. 1997/98:TU1, rskr. 1997/98:104). Våren 1998 anvisade riksdagen, på tilläggsbudget för budgetåret 1998, ytterligare 110 miljoner kronor under anslaget (prop. 1997/98:150 utg.omr. 22, bet. 1997/98:FiU20, rskr. 1997/98:318 och 319). Av detta belopp skulle 40 miljoner kronor användas för en tillfällig höjning, fr.o.m. den 1 juli 1998, av bidraget till sociala avgifter från 29 000 kr till 45 000 kr per kalenderår och årsarbetskraft. Resterande 70 miljoner kronor utgjorde en för år 1998 temporär ökning av anslaget som hängde samman med slopandet av sjömansskatten den 31 december 1997.

### **3.4.2 Regeringens överväganden och förslag**

I årets budgetproposition framhåller regeringen att flera länder inom EU, bl.a. Nederländerna och Tyskland, har förstärkt sina näringspolitiska insatser på sjöfartsområdet. Detta har påverkat den svenska handelsflottans konkurrenskraft negativt. 1996 års sjöfartspolitiska beslut behöver förstärkas för att man skall kunna bryta nuvarande trend i fråga om utflaggning. Så kan ske genom en kombination av statliga åtgärder och åtgärder som sjöfartsnäringsen själv vidtar i syfte att minska kostnadsgapet gentemot våra närmaste konkurrentländer. Regeringen säger sig ha för avsikt att höja bidraget till sjöfarten för sociala avgifter till 48 000 kr per kalenderår och årsarbetskraft, när sjöarbetsmarknadens parter kommit överens om åtgärder som påtagligt förbättrar den svenska handelsflottans konkurrenskraft. Om sådan överenskommelse inte träffas, kommer regeringen att besluta att bidraget till sociala avgifter skall återgå till 29 000 kr. Tills vidare bör anslaget ligga kvar på nivån 405 miljoner kronor, säger regeringen och föreslår en medelsanvisning med det beloppet för nästa budgetår.

### **3.4.3 Motionsförslag**

I motion 1998/99:T221 framhåller Per-Richard Molén m.fl. (m) att anslaget bör minskas med 140 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Vi avvisar bidrag till enskilda näringar, säger motionärerna, och vi ställer oss också avvisande till riksdagsbeslutet i våras om en höjning av bidraget till kostnader för sociala avgifter från 29 000 kr till 45 000 kr per kalenderår och årsarbetskraft. Regeringen står fast vid den modellen trots att parterna kommit överens om ett avtal som inte förutsätter en höjning av bidraget.

## **4 Luftfart**

### **4.1 Anslaget B 5 Driftbidrag till kommunala flygplatser**

#### **4.1.1 Regeringens förslag**

Våren 1998 beslutade riksdagen att staten, inom ramen för ett oförändrat delat huvudmannaskap för luftfartens infrastruktur, skulle ta ett större ansvar för driften vid kommunala flygplatser (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). I enlighet med riksdagsbeslutet föreslår regeringen ett nytt anslag för driftbidrag till kommunala flygplatser. Det nya stödet skall enligt riksdagsbeslutet införas budgetåret 1999 och ersätta dels nuvarande driftbidrag till kommunala flygplatser i skogslän, dels det provisoriska resultatjämningsbidraget från Luftfartsverket till de största kommunala flygplatserna. Regeringen föreslår att stödet totalt omfattar 115 miljoner kronor, varav 105 miljoner kronor anvisas över det nu föreslagna anslaget medan återstoden, 10 miljoner kronor, bestrids av Luftfartsverket i dess egenskap av sektorsmyndighet.

#### **4.1.2 Motionsförslag**

I motion Fi210 kräver Lennart Daléus m.fl. (c) att Luftfartsverket tar ett regionalpolitiskt ansvar. Därför bör hela det föreslagna stödet, 115 miljoner kronor, tas ut inom sektorn (yrkande 22).

I motionerna T220 (m) yrkande 42 och T221 (m) yrkande 6 säger sig Per-Richard Molén m.fl. acceptera det av regeringen redovisade förslaget såvitt gäller stödets storlek och fördelning på anslag respektive sektorsbidrag. Enligt motionärerna är det angeläget att staten bidrar till att klara trafikförsörjningen vid de kommunala flygplatserna. Men stödreglerna bör ändras. Stödet bör gå till upphandling av trafik, inte till finansiering av terminalanläggningar.

## **5 Post- och telekommunikation samt informations-teknik**

### **5.1 Anslaget C 1 Post- och telestyrelsen**

Post- och telestyrelsen (PTS) är sektorsmyndighet inom post- och teleområdet. Myndighetens uppgift är att utöva tillsyn över operatörerna på post- och telemarknaderna. Antalet anställda uppgår till ca 160. Verksamheten finansieras med avgifter som inlevereras på särskild inkomsttitel. Avgifterna tas ut av dem som berörs av myndighetens verksamhet. Sådana offentlighetsrättsliga avgifter får dock inte disponeras av myndigheten. Även förvaltningskostnader för verksamheterna Totalförsvaret samt samhällsättaganden finansieras från detta anslag. Denna del av anslaget finansieras dock inte med avgifter.

Regeringen föreslår en medelsanvisning på 147,4 miljoner kronor för nästa budgetår.

### **5.2 Anslaget C 2 Upphandling av samhällsättaganden**

Anslaget används till att trygga funktionshindrades behov av effektiva telekommunikationer och posttjänster genom upphandling.

Regeringen föreslår ett ramanslag på 157,5 miljoner kronor för nästa budgetår.

### **5.3 Anslaget C 3 Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice**

#### **5.3.1 Regeringens förslag**

Regeringen erinrar om att den tillsatt en utredning med uppgift att se över statens ansvar för den grundläggande betaltjänsten och kontantförsörjningen. Den nuvarande ordningen med ersättning till Posten AB bör tills vidare bibehållas i väntan på resultatet av utredningen. Regeringen föreslår ett ramanslag på 200 miljoner kronor för nästa budgetår.

### 5.3.2 Motionsförslag

I motion T220 framhåller Per-Richard Molén m.fl. (m) att staten skall ha ett övergripande ansvar för att det finns en rikstäckande postservice. Om det behövs skall en sådan upphandlas i konkurrens på marknaden inom de regioner där detta är motiverat. Den ersättning till Posten AB som regeringen föreslår avvisas eftersom den enligt motionärerna framstår som en förtäckt statlig subvention.

I motion T221 yrkar Per-Richard Molén m.fl. (m) att riksdagen beslutar avskaffa anslaget Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalningsservice.

### 5.4 Anslaget C 4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal

Anslaget används till ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal.

Regeringen föreslår en medelsanvisning på 140 miljoner kronor för nästa budgetår.

### 5.5 Anslaget C 5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Regeringen framhåller att anslaget har använts bl.a. till att finansiera IT-kommissionen, 2000-delegationen, Infrastrukturutredningen, Utredningen avseende domännamn samt till att stödja punktinsatser som leder till att nya användargrupper kommer i kontakt med informationsteknik. Regeringen erinrar också om att den i en skrivelse till riksdagen (skr. 1998/99:2) lämnat en redogörelse för den allmänna utvecklingen på IT-området samt för vidtagna och pågående åtgärder inom ramen för handlingsprogrammet för att bredda och utveckla användningen av informationsteknik. För nästa budgetår föreslår regeringen ett ramanslag på 50 miljoner kronor.

## 6 Statens järnvägar, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster m.m.

### 6.1 Anslaget D 1 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier

SJ-koncernen består av affärsverket SJ, som är moderföretag, och AB Swedcarrier, som är helägt av affärsverket och fungerar som ett sammanhållande företag för SJ:s bolagsgrupp. Järnvägstrafiken är koncentrerad till affärsverket SJ. Anslaget används för att möjliggöra en resultatutjämnning inom koncernen då AB Swedcarrier inte står i ett skatterättsligt koncernförhållande till affärsverket SJ.

Regeringen föreslår att SJ även fortsättningsvis bör få tillföras det belopp som AB Swedcarrier betalar i skatt till följd av att koncernbidrag inte kan ges

från AB Swedcarrier till affärsverket SJ. För budgetåret 1999 beräknas ett ramanslag på 5 miljoner kronor för ändamålet.

## 6.2 Anslaget D 2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m.

Anslaget används för upphandling av regionalpolitiskt angelägen interregional persontrafik på järnväg samt flygtrafik mellan Umeå och Östersund.

### 6.2.1 Regeringens förslag

Regeringen föreslår ett anslag på 405 miljoner kronor för budgetåret 1999. Medelsberäkningen grundas på att avtal tecknats om dels interregional järnvägstrafik på 13 linjer, dels flygtrafik mellan Östersund och Umeå.

### 6.2.2 Motionsförslag

Per-Richard Molén m.fl. (m) framhåller i motion T221 att med en konkurrensutsättning av persontrafiken och en genomförd fullständig avreglering av den långväga busstrafiken är det inte längre nödvändigt att finansiera olönsam järnvägstrafik. Mot denna bakgrund förordas en minskning av regeringens anslagsberäkning med 100 miljoner kronor till 305 miljoner kronor för år 1999 (yrkande 8).

## 6.3 Anslaget D 3 Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik

Från anslaget ges statsbidrag i enlighet med gällande avtal till vissa trafikhuvudmän under i huvudsak en tioårsperiod för att de tagit över ansvaret för persontrafiken utmed 18 länsjärnvägar. För 17 av de 18 linjerna upphör avtalen år 2000. Vidare ersätts från anslaget trafikhuvudmännen längs Inlandsbanan med 36 miljoner kronor i prisnivån 1991/92 för att de tagit över ansvaret för persontrafiken utmed banan.

Med utgångspunkt i gällande avtal föreslår regeringen för nästa budgetår ett ramanslag på 205 miljoner kronor.

## 6.4 Anslaget D 4 Viss internationell verksamhet

Anslaget disponeras av Regeringskansliet för kostnader för bl.a. medlemsavgifter och resor förenade med Sveriges deltagande i internationella organisationer m.m.

Regeringen föreslår att riksdagen för nästa budgetår anvisar ett ramanslag på 7,5 miljoner kronor.

## 6.5 Anslaget D 5 Kostnader för avveckling av Styrelsen för riksfärdtjänst m.m.

Regeringen föreslår att anslaget för nästa år begränsas till 50 000 kr.

## 6.6 Anslaget D 6 Rikstrafiken

Enligt 1998 års transportpolitiska beslut skall en ny myndighet inrättas – Rikstrafiken – med huvuduppgift att verka för samordning och upphandling av viss interregional trafik.

### 6.6.1 Regeringens förslag

Regeringen anser att myndigheten bör starta sin verksamhet den 1 juli 1999. Dessförinnan kommer utredningsarbete att pågå för att förbereda uppbyggnaden och bildandet av myndigheten. Regeringen bedömer att förvaltningskostnaderna för den nya trafikmyndigheten fullt utbyggd inte kommer att överstiga 10 miljoner kronor per år.

### 6.6.2 Motionsförslag

I motion T221 av Per-Richard Molén m.fl. (m) avvisas regeringens medelsförslag. Det innebär en anslagsbesparing med 10 miljoner kronor för år 1999 (yrkande 9).

## 7 Kommunikationsforskning och meteorologi

### 7.1 Anslaget E 1 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) utför kvalificerad tillämpad forskning och utveckling åt myndigheter och andra uppdragsgivare. Intäkterna från avgiftsfinansierad verksamhet skall uppgå till minst 70 % av institutets totala intäkter. Anslaget skall användas för myndighetsutgifter samt för att täcka vissa övriga kostnader för kompetensutveckling, särskild utrustning, lokaler och administration.

Regeringen föreslår ett ramanslag för VTI på 29,8 miljoner kronor, vilket efter pris- och löneomräkning motsvarar anslaget för år 1998. I budgetpropositionen framhålls vikten av att regeringens mål om den långsiktiga kunskapsuppbyggande forskningen kan uppfyllas. Samtidigt konstateras att VTI:s möjligheter att av egen kraft finansiera den långsiktiga kunskapsuppbyggande forskningen är begränsad genom den utförarroll VTI fick i samband med det forskningspolitiska beslutet samt till följd av bestämmelsen om att uppdragsintäkterna skall motsvara minst 70 % av totalintäkterna. Det är enligt regeringen viktigt att institutet tillförsäkras nödvändiga medel för att en långsiktigt hög kompetensnivå skall kunna säkras. Kommunikationsforskningsberedningens ansvar enligt det forskningspolitiska beslutet att bidra till kunskapsuppbyggnaden betonas. Det är också väsentligt att de

nationella basresurserna utvecklas. Emellertid ser regeringen inga större möjligheter att tillföra ytterligare anslagsmedel. Finansieringen måste därför klaras inom befintliga ekonomiska ramar och med lånefinansiering. För att bl.a. möjliggöra inköp av en ny fordonssimulator vill regeringen utöka VTI:s låneram i Riksgäldskontoret till totalt 40 miljoner kronor.

## 7.2 Anslaget E 2 Kommunikationsforskningsberedningen

Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) planerar, initierar, stöder och samordnar övergripande kommunikationspolitiskt motiverad forskning, utveckling och demonstrationsverksamhet. KFB svarar också för information och dokumentation inom forskningsområdet. Enligt riksdagens beslut om transportpolitik för en hållbar utveckling (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98: TU10, rskr. 1997/98:266) skall KFB:s ramanslag förstärkas med 20 miljoner kronor från år 1999 för att möjliggöra fortsatta insatser i form av systemdemonstrationer av miljöanpassade transporter, forskning om förutsättningarna att ställa om transporter och kommunikationer till en bättre hushållning med energi- och naturresurser samt uppföljning av erfarenheterna från av beredningen medfinansierade pilotprojekt.

Regeringen föreslår för år 1999 ett ramanslag till KFB på 169,3 miljoner kronor, vilket innebär en höjning med ca 23 miljoner kronor jämfört med anslaget för år 1998.

## 7.3 Anslaget E 3 Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)

SIKA har i uppgift bl.a. att samla in, sammanställa, utveckla, analysera och sprida planerings- och beslutsunderlag av betydelse för måluppfyllelsen inom kommunikationssektorn. SIKA skall särskilt verka för en samordning av planeringsunderlag och den statliga investeringsplaneringen. Institutet skall vidare tillgodose samhällets behov av grundläggande statistik om kommunikationer och kommunikationsinfrastruktur.

Regeringen föreslår för år 1999 ett ramanslag till SIKA på 43,9 miljoner kronor. Förslaget innebär en förstärkning av SIKA:s budget med totalt 6,1 miljoner kronor. Härav beräknas 2,4 miljoner kronor för att SIKA fr.o.m. år 1999 skall kunna ansvara för den riksomfattande resvaneundersökningen. Ett lika stort belopp beräknas för att SIKA skall ansvara för den riksomfattande varuflödesundersökningen. Slutligen anser regeringen att SIKA behöver ett resurstillskott om 1,3 miljoner kronor för att kunna delta i det ökande internationella arbetet och handlägga nya arbetsuppgifter som tillkommit under de senaste åren.

## 7.4 Anslaget E 4 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut m.m.

Anslaget till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) skall användas bl.a. till uppgifter som är nödvändiga för att tillgodose samhällets allmänna behov av prognoser, varningar och beredskap m.m. Övrig verksamhet, dvs. uppdragsverksamhet och affärsverksamhet, skall avgiftsfinansieras.

### 7.4.1 Regeringens förslag

Regeringen beräknar anslaget till SMHI för år 1999 till 192,7 miljoner kronor. Regeringen konstaterar att SMHI:s samlade anslagssparande för år 1997 uppgick till 50,6 miljoner kronor, motsvarande ca 27 % av ramanslaget för budgetåret 1998. Regeringen anser att detta anslagssparande skall förbrukas inom de närmaste tre åren, varav 38,9 miljoner kronor under innevarande budgetår. Därmed kommer det utgående anslagssparandet år 1998 att uppgå till 7,8 miljoner kronor.

### 7.4.2 Motionsförslag

Moderaterna anser att SMHI i större utsträckning än för närvarande skall avgiftsfinansiera sin verksamhet. Därför bör, enligt vad som föreslås i motion T221 av Per-Richard Molén m.fl. (m), anslaget minskas med 20 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag (yrkande 10).

## 8 Utskottets ställningstagande till anslagsfrågorna

### 8.1 Inledning

Utgiftsområdet kommunikationer omfattar vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart, luftfart, postbefordran, telekommunikationer och övergripande informationsteknikfrågor. I utgiftsområdet ingår också sektorsforskning och transportsektorns miljöfrågor.

Genom beslut den 9 juni 1998 (prop. 1997/98:150, bet. 1997/98:FiU20, rskr. 1997/98:318) fastställde riksdagen preliminärt ramen för utgiftsområde 22 Kommunikationer till 26,044 miljarder kronor för nästa budgetår. I årets budgetproposition föreslås utgiftsområdet tillföras 25,5 miljarder kronor, vilket belopp alltså understiger den preliminära ramen med ca 543 miljoner kronor.

I avsnitten 1–7 ovan redovisas samtliga i budgetpropositionen och i motioner framlagda förslag till medelsanvisningar för budgetåret 1999 inom utgiftsområdet. I det följande tar utskottet ställning till samtliga dessa förslag. Utskottets förslag till medelsanvisningar framgår av *bilaga 2* till betänkandet.

Finansutskottet har den 19 november 1998 föreslagit riksdagen att godkänna regeringens förslag till utgiftstak och fördelning på utgiftsområden för

budgetåret 1999. Trafikutskottets ställningstagande förutsätter att riksdagen beslutar i enlighet med finansutskottets hemställan.

## 8.2 Utgångspunkter

### 8.2.1 Mål för verksamheten inom utgiftsområdet

Inom utgiftsområdet har fastställts ett antal mål för olika sektorer och verksamheter. Inom den ram för utgiftsområdet som riksdagen fastställt skall anslagen användas för att förverkliga dessa mål.

#### *Det transportpolitiska målet*

Enligt det beslut som riksdagen fattade våren 1998 är det *övergripande* transportpolitiska målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta mål preciseras i fem långsiktigt inriktade *delmål*:

- ett tillgängligt transportsystem,
- en hög transportkvalitet,
- en säker trafik,
- en god miljö,
- en positiv regional utveckling.

Härutöver har fastställts ett antal *etappmål* rörande bl.a. säkerhet och miljö.

#### *Det telepolitiska målet*

Enskilda och myndigheter i landets olika delar skall ha tillgång till effektiva telekommunikationer.

#### *Det postpolitiska målet*

I hela landet skall det finnas en posttjänst som är av god kvalitet och som innebär att alla kan ta emot brev och andra adresserade försändelser som väger högst 20 kg. Alla skall kunna få sådana försändelser befordrade till enhetliga priser. Det skall finnas möjlighet att försäkra försändelser och få kvitto från mottagaren på att en försändelse har tagits emot.

#### *Det IT-politiska målet*

Målen för den nationella IT-strategi som riksdagen fastställde våren 1996 skall vara att:

- utnyttja IT:s möjligheter på ett aktivt sätt som bidrar till tillväxt och sysselsättning och som stärker Sveriges konkurrenskraft,
- värna allas lika möjligheter så att IT kan bli ett medel för ökad kunskap, demokrati och rättvisa,
- utnyttja kvinnors och mäns erfarenheter och kompetens i IT-utvecklingen,

- utnyttja IT för att utveckla välfärdssamhället och öka medborgarnas livskvalitet,
- använda IT för att stödja grupper med särskilda behov,
- skapa bred tillgång till information för ökad delaktighet och kunskapsutveckling,
- bevara och utveckla det svenska språket och kulturen,
- använda IT för att öka effektiviteten och kvaliteten i offentlig verksamhet och förbättra servicen till medborgare och företag.

### 8.2.2 Prioriteringar för år 1999

Av budgetpropositionen framgår att regeringen gör följande prioriteringar för år 1999.

Inom *transportområdet* prioriteras arbetet med säkerhet och miljö samt trafikslagsövergripande åtgärder. Vad gäller infrastrukturen har regeringen beslutat tidigarelägga trafiksäkerhetsåtgärder inom väghållningen samt fullfölja anpassningen till snabbtågstrafik och godstrafiksåtgärder.

Inom *sjöfarten och luftfarten* prioriteras säkerhets- och miljöfrågor.

Vad gäller *EU-arbetet* prioriteras i enlighet med riksdagens tidigare beslut etablering och utveckling av nordsydliga transportkorridorer, åtgärder för ökad säkerhet och minskad miljöpåverkan samt åtgärder för att åstadkomma en mer rättvis konkurrenssituation.

För *SJ* prioriteras åtgärder för en anpassning av verksamheten till rådande efterfrågan och för en förbättring av det ekonomiska resultatet.

Åtgärder för en positiv ekonomisk utveckling är ett prioriterat område också för *Posten AB*.

Utveckling av *uppföljnings- och utvärderingsmetoder* prioriteras. Som ett led i detta arbete ingår en fortsatt utveckling av etappmål.

På *IT-området* prioriteras uppföljningen av den nationella IT-strategin. Regeringen avser att även fortsättningsvis stödja pilotprojekt för att nå nya grupper av IT-användare. Andra viktiga frågor är bl.a. elektronisk handel och statistikförsörjning på IT-området. Regeringen redovisar sin avsikt att i slutet av år 1998 lämna riksdagen en lägesrapport om och analys av *datoromställningen inför millennieskiftet*. På grundval av denna analys prioriteras åtgärder för år 1999.

### 8.2.3 Sammanfattning

De mål och prioriteringar som ovan redovisats bildar utgångspunkt för regeringens och utskottets ställningstaganden till de förslag till medelsanvisningar för budgetåret 1999 som behandlas i det följande.

### 8.3 Väg och järnväg

I mars 1997 fattade riksdagen beslut om en långsiktig inriktning för investeringar i trafikens infrastruktur (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174). Beslutet innebär att 190 miljarder kronor skall användas under tioårsperioden 1998–2007 för att genomföra åtgärder som bidrar till tillväxt och sysselsättning i alla delar av landet, som leder till förbättrad transportkvalitet, som ökar infrastrukturens miljöanpassning och som minskar störningarna från trafikbuller. Åtgärderna skall präglas av högsta trafiksäkerhetsmässiga ambitioner.

Av medlen skall 98,5 miljarder kronor användas för nyinvesteringar och förbättringar av befintlig infrastruktur, främst vägar och järnvägar. Vidare skall 83 miljarder kronor användas för drift- och underhållsåtgärder. Restande 8,5 miljarder kronor skall användas för vissa kompletterande åtgärder som minskar vägtrafikens miljöpåverkan och ökar dess säkerhet. Åtgärderna skall präglas av högsta trafiksäkerhetsmässiga ambitioner.

På grundval av riksdagsbeslutet och i enlighet med regeringens direktiv har Banverket och Vägverket upprättat planer inom sina respektive ansvarsområden. Efter remissbehandling och beredning har dessa planer fastställts av regeringen i juni 1998.

I samband med inriktningsbeslutet godkände riksdagen en ny form av länsbaserad regional investeringsplanering för samtliga trafikslag. Innebörden av riksdagsbeslutet i denna del är i korthet att de tidigare regionala väghållningsplanerna och de s.k. LTA-planerna har ersatts av trafikslagsövergripande länsplaner som avser nyinvesteringar och förbättringsåtgärder i regional infrastruktur. Riksdagens inriktningsbeslut innebär att totalt 32 miljarder kronor har avsatts för regionala investeringsåtgärder under planeringsperioden 1998–2007. Samtliga länsplaner har fastställts.

I skrivelse till riksdagen den 5 oktober 1998 (skr. 1998/99:8) har regeringen redovisat Banverkets förslag till stamnätsplan och Vägverkets förslag till nationell väghållningsplan samt regeringens ställningstagande till dessa planer. Härutöver redovisas huvuddragen i länsplanerna. Av skrivelsen, som beräknas bli behandlad av riksdagen under våren 1999, framgår att regeringen före fastställelsen av *stamnätsplanen* gjort vissa förändringar i förhållande till Banverkets förslag. Exempelvis upptas kostnaderna för Citytunneln i Malmö med 1 900 miljoner kronor, i stället för 3 041 miljoner kronor som Banverket föreslagit. Vidare reserverar regeringen ett lägre belopp för Ådalsbanan. Vad gäller *den nationella väghållningsplanen* föreskriver regeringen att de beräknade totalkostnaderna inte får överstiga planeringsramen 30,5 miljarder kronor. Beträffande de olika objekten fastslår regeringen bl.a. att förbifart Markaryd på E 4 utgår ur planen eftersom objektet inte uppfyller Vägverkets prioriteringskriterier. Den av Vägverket föreslagna utbyggnaden av väg E 6 mellan Rabbalshede och Svinesund till fyrfältsväg fastställs inte. I stället skall Vägverket för varje objekt pröva vilken standard som är motiverad av bl.a. trafikförhållandena.

I budgetpropositionen föreslår regeringen att riksdagen för nästa budgetår anvisar 12,5 miljarder kronor under anslaget A 2 *Väghållning och statsbidrag*. Moderata samlingspartiet önskar en förstärkning av väghållningsansla-

get med 335 miljoner kronor vilket, enligt vad som uttalas i motion T221 (m), innebär mer resurser till vägbygget samt att standarden på det enskilda vägnätet och den passiva säkerheten i vägnätet kan höjas. Också Kristdemokraterna vill höja väghållningsanslaget i förhållande till regeringens förslag men med ett betydligt mindre belopp, 20 miljoner kronor. Folkpartiet liberalerna föreslår att anslaget skärs ned med 1,5 miljarder kronor. Utgiftsminskningen, som skall möjliggöras genom att vissa projekt senareläggs, är, enligt vad som uttalas i motion T222 (fp), inte något som partiet anser önskvärt men nödvändigt för att angelägna satsningar på vård och skola skall kunna genomföras. Partiet betonar att besparingen inte får gå ut över drift och underhåll och inte heller får drabba bidraget till enskilda vägar.

Till banhållning inom järnvägen (anslaget A4) föreslår regeringen att riksdagen anvisar 6,7 miljarder kronor. Såväl Moderata samlingspartiet som Folkpartiet vill minska järnvägsanslaget med 500 miljoner kronor respektive 1,25 miljarder kronor. Moderaterna anser att besparingen kan åstadkommas genom ökad konkurrensutsättning av produktion och underhåll. Folkpartiet anger, liksom i fråga om väganslaget, statsfinansiella skäl för en neddragning. Man betonar att besparingen inte får gå ut över drift och underhåll utan skall åstadkommas genom senareläggning av nyinvesteringar.

Som utskottet framhöll i samband med behandlingen av statsbudgeten för innevarande budgetår (bet. 1997/98:TU1) innebär 1997 års riksdagsbeslut om inriktningen av infrastruktursatsningarna under de kommande tio åren en kraftfull och nödvändig satsning för att skapa möjligheter för ekonomisk tillväxt, ökad sysselsättning och bibehållen välfärd i landets olika delar. I motsats till vad som uttalas i motion T222 (fp) bedömer utskottet att det finns statsfinansiella förutsättningar för ett fullföljande av denna satsning för det kommande budgetåret. En neddragning av väghållningsanslaget med över 10 % i förhållande till regeringens förslag, vilket föreslås i motionen, innebär att färdigställandet av pågående projekt försenas. Om å andra sidan dessa projekt skulle fullföljas enligt planerna innebär Folkpartiets förslag stor risk för att i stället angelägna underhålls- och förbättringsåtgärder måste skjutas på framtiden. Detta innebär en oacceptabel förlösning av det kapital som är investerat i infrastrukturen. Det innebär vidare att framkomligheten försämras, till men för såväl näringslivets transporter som för övrigt resande. En annan allvarlig konsekvens kan bli att angelägna trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder inte kommer till stånd. Regeringen konstaterar i sammanhanget att antalet vägtrafikolyckor ökade under år 1997 och att 1990-talets positiva olyckstrend därmed har brutits. Slutligen vill utskottet återigen peka på att en neddragning av väganslaget innebär risk för försvagad sysselsättning i ett arbetsmarknadsläge där alla möjligheter till nya arbetstillfällen måste tas till vara. Av samma skäl är utskottet inte berett att förorda en minskning av järnvägsanslaget, vilket föreslås i motionerna T221 (m) och T222 (fp). Utskottet vill erinra om att regeringen i mars 1998 beslutade omfördela 749 miljoner kronor av Banverkets anslag för år 1998 till väghållningsanslaget.

I motion T230 (c) föreslås att 500 miljoner kronor mer än vad regeringen föreslår anvisas till drift och underhåll av vägar samt för bärighetshöjande

åtgärder (yrkande 1). Utskottet vill med anledning av yrkandet erinra om att Vägverket år 1987 påbörjade en särskild tioårig bärighetssatsning. År 1993 fattades beslut om utökade åtgärder omfattande även angelägna broar på sekundära och tertiära vägar i län utanför skogslänen samt åtgärder i övrigt för att öka bärigheten på vägar av betydelse för näringslivet. Riksdagens infrastrukturbeslut år 1997 innebar att den utökade satsningen skulle fullföljas till år 2003. Dessutom skulle eftersatt underhåll på vägnätet återtas, vägar rekonstrueras och tjälsäkringsåtgärder genomföras. Utskottet vill vidare erinra om att bärighetsåtgärder och rekonstruktionsåtgärder på det lågtrafikerade vägnätet upptar en väsentlig del av utrymmet för de första åren i länsplanerna för regional transportinfrastruktur. I propositionen Regional tillväxt – för arbete och välfärd (prop. 1997/98:62) meddelade regeringen sin avsikt att tidigarelägga åtgärder i de nationella och regionala planerna för att möjliggöra ett återtagande av eftersatt underhåll, en forcering av rekonstruktionen av vägnätet samt bärighetshöjande satsningar. Regeringen betonade att dessa åtgärder skulle få särskild betydelse för Norrlandslänen. Utskottet finner att regeringen vidtagit kraftfulla åtgärder för att förbättra framkomligheten på det glest trafikerade vägnätet. Vidare konstaterar utskottet att Centerpartiet i sin partimotion Fi210 inte föreslår vare sig en utökad ram för utgiftsområde 22 eller en omfördelning av anslagen inom utgiftsområdet. För att förslaget i motion T230 (c) om en resursförstärkning med 500 miljoner kronor skall kunna genomföras krävs därmed, som utskottet ser det, att andra åtgärder som bekostas av väghållningsanslaget eller järnvägssatsningar måste stå tillbaka. Utskottet är inte berett att medverka till en sådan omfördelning inom anslaget.

I tre motioner krävs en höjning av statsbidraget till enskilda vägar. I motionerna T310 (m) och T230 (c) föreslås en uppräknings av anslagsposten med 150 respektive 104 miljoner kronor, jämfört med nivån för innevarande budgetår. I motion T313 (c) krävs att bidraget återställs till 1995 års nivå, 660 miljoner kronor. Utskottet konstaterar att anslagsposten avseende statsbidrag till byggande och drift av enskilda vägar i regeringens förslag för år 1999 beräknas till 100 miljoner kronor, vilket motsvarar en minskning med 466 miljoner kronor jämfört med år 1998. Av budgetpropositionen framgår emellertid också att neddragningen är av rent teknisk natur och att den reella nivån för år 1999 är oförändrad. Sålunda genomförs år 1999 en teknisk omläggning som innebär att anslagsavräkningen skall ske i takt med utbetalningen av bidraget. Därmed uppstår en anslagsbesparing. Med hänsyn härtill, samt till att regeringen klart deklarerar sin ambition att återställa anslagsposten till oförändrad nivå år 2000, anser utskottet att motionerna i denna del inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd.

Utskottet finner sammanfattningsvis att regeringens förslag innebär en fortsatt satsning på väg och järnväg inom ramen för vad som för närvarande är statsfinansiellt möjligt. Utskottet anser också att regeringens förslag innebär en rimlig fördelning av tillgängliga medel på de två trafikslagen. Inte heller vad som i övrigt föreslagits beträffande anslag under avsnittet Väg och järnväg i budgetpropositionen föranleder några erinringar från utskottets sida. Med det anförda ställer sig utskottet bakom regeringens förslag till medels-

anvisningar under avsnittet och avstyrker samtliga i detta sammanhang behandlade motionsyrkanden.

## 8.4 Sjö- och luftfart

### 8.4.1 Sjöfart

Under anslaget B 2 Transportstöd till Gotland föreslår regeringen att riksdagen för budgetåret 1999 anvisar 190 miljoner kronor, vilket innebär en höjning med 15 miljoner kronor jämfört med anslaget för innevarande budgetår. Med uppräknigen önskar regeringen tillgodose en hemställan från Sjöfartsverket innebärande att M/S Gute under de tre sommarmånaderna år 1999 förstärker basutbudet om två konventionella färjor och ett enskrovt höghastighetsfartyg. I motion T221 (m) avvisas denna förstärkning. Motionärerna anser det sannolikt att trafiken kan öka utan ytterligare kostnader för staten, om ensamrätten för rederiet Destination Gotland att upprätthålla Gotlandstrafiken avskaffas. Utskottet vill med anledning av yrkandet erinra om att staten sedan början av 1970-talet har tagit på sig ansvaret för att Gotland tillförsäkras en tillfredsställande transportförsörjning på rimliga villkor. Som konstateras i budgetpropositionen har antalet passagerare i Gotlandstrafiken utvecklats positivt under senare år med en rekordnotering om 1,1 miljoner passagerare förra året. Med hänsyn till dels att belastningen är koncentrerad till de tre sommarmånaderna juni–augusti, dels att även godstrafiken beräknas öka samt dels också att man kan förvänta en skärpt tillämpning av reglerna om transport av farligt gods, anser utskottet att transportstödet till Gotland bör förstärkas i enlighet med regeringens förslag. Beträffande motionärernas hänvisning till Destination Gotlands ensamrätt kan utskottet konstatera att statsmakterna under hela den period statligt stöd har utgått har bedömt att det begränsade trafikunderlaget och möjligheterna att få till stånd en rationell trafikuppläggning förutsätter koncessionsregler.

Med hänsyn till det redan omfattande ekonomiska engagemanget från statens sida är utskottet inte berett att tillstyrka förslaget i motion T620 (c) om ett ytterligare stöd med 21 miljoner kronor för att i Gotlandstrafiken möjliggöra trafik året runt med höghastighetsfartyg.

Under anslaget B 4 Bidrag till sjöfarten beräknar regeringen för nästa budgetår 405 miljoner kronor. Anslaget är beräknat med utgångspunkt i ett bidrag om 48 000 kr till kostnader för sociala avgifter, räknat per kalenderår och årsarbetskraft.

I avsnitt 11.1.5 föreslår utskottet att bidraget till kostnader för sociala avgifter höjs till 58 000 kr fr.o.m. den 1 januari 1999. Kostnaderna för bidragshöjningen kommer emellertid inte att belasta anslaget under budgetåret 1999. Mot den bakgrunden bör riksdagen godkänna den medelsberäkning för nästa år som redovisas i budgetpropositionen. Yrkandet i motion T221 (m) om en sänkning av anslaget avstyrks följaktligen.

#### 8.4.2 Luftfart

Under anslaget B 5 Driftbidrag till kommunala flygplatser föreslår regeringen att riksdagen för år 1999 anvisar 105 miljoner kronor. Förslaget är i enlighet med riksdagens beslut våren 1998 om ett nytt statligt stöd till kommunala trafikflygplatser (prop. 1997/98:56. bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Det nya stödet, som skall utgå fr.o.m. nästa budgetår, ersätter dels det nuvarande driftbidraget till kommunala flygplatser i skogslän, dels Luftfartsverkets resultatutjämningsbidrag till vissa större kommunala flygplatser. Stödet skall år 1999 uppgå till 115 miljoner kronor, varav 10 miljoner kronor skall bestridas av Luftfartsverket i dess egenskap av sektorsmyndighet. Enligt vad som uttalas i två motioner, T220 (m) och T221 (m), är det angeläget att staten bidrar till att trafikförsörjningen vid kommunala flygplatser klaras. Men stödet bör ges en annan konstruktion, anser motionärerna. Sålunda bör stödet gå till upphandling av trafik, inte till täckning av kostnader för terminalanläggningar.

Utskottet konstaterar för sin del att riksdagen i samband med det transportpolitiska beslutet våren 1998 tog ställning, inte bara till det nya stödets storlek, utan också till huvuddragen i stödets konstruktion. Riksdagens ställningstagande föranledde ingen reservation från Moderata samlingspartiets ledamöter. Utskottet anser att riksdagen bör stå kvar vid sitt tidigare ställningstagande och avstyrker följaktligen motionsyrkandena.

Utskottet tillstyrker också vad regeringen i övrigt föreslår rörande anslag under avsnitt 5 Sjö- och luftfart i budgetpropositionen.

#### 8.5 Post- och telekommunikation samt informationsteknik

Till anslaget C 3 Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice beräknar regeringen 200 miljoner kronor för budgetåret 1999. Anslaget föreslås upptas till samma belopp som för innevarande budgetår i avvaktan på den utredning som regeringen tillsatte i mars 1998 för att utreda statens ansvar för den grundläggande betaltjänsten och kontantförsörjningen (dir. Fi1998:4). Utskottet delar regeringens bedömning och är därmed inte berett att tillstyrka förslaget i motionerna T220 (m) och T221 (m) om att anslaget skall avskaffas. De aktuella motionsyrkandena avstyrks följaktligen.

Utskottet tillstyrker regeringens samtliga förslag till medelsanvisningar för nästa budgetår under avsnittet Post- och telekommunikation samt informationsteknik.

#### 8.6 Statens järnvägar, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster m.m.

Under anslaget D 2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. föreslår regeringen att riksdagen för budgetåret 1999 anvisar 405 miljoner kronor. Enligt vad som uttalas i motion T221 (m) bör anslaget i stället tas upp till 305 miljoner kronor. Motionärerna anser att besparingen möjliggörs om persontrafiken konkurrensutsätts och den långväga busstrafiken avregleras

helt. Med anledning av motionen vill utskottet erinra om att riksdagen i samband med behandlingen av den transportpolitiska propositionen fattade beslut om en långtgående avreglering av den långväga busstrafiken. Beslutet innebär att den s.k. skadeprovningen för långväga busstrafik den 1 januari 1999 avskaffas gentemot länsöverskridande järnvägstrafik och behålls enbart gentemot sådan järnvägstrafik i länet där trafikhuvudmannen har trafikeringsrätten. Därmed har den långväga busstrafikens konkurrensförutsättningar enligt utskottets mening förbättrats avsevärt. Utskottet ställer sig bakom regeringens beräkning av resursbehovet för år 1999 och avstyrker följaktligen yrkande 8 i motion T221 (m).

Våren 1998 godkände riksdagen regeringens förslag om tillskapande av en myndighetsfunktion för rikstrafikfrågor – Rikstrafiken – vars huvuduppgift skall vara att verka för samordning och upphandling av interregional trafik. Av budgetpropositionen framgår att tre anslag som används för upphandling av kollektivtrafik, nämligen B 3 Transportstöd till Gotland, D 2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. och D 3 Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik, enligt regeringens planer skall föras över till Rikstrafiken vid ingången av år 2000. I den transportpolitiska propositionen (prop. 1997/98:56) redovisade regeringen bedömningen att den samlade upphandlingen av interregional kollektivtrafik borde uppgå till högst 875 miljoner kronor per år. Trafikutskottet godtog detta men förutsatte att riksdagen fick möjlighet att ta del av regeringens bedömning av den ungefärliga kostnadsramen för framtida trafikupphandling. Nu anför regeringen att myndighetens kostnader för närvarande är svåra att bestämma exakt. En utredning har tillsatts med uppgift att förbereda uppbyggandet och bildandet av den nya myndigheten. Regeringen avser att på grundval av ett utredningsbetänkande, som förväntas föreligga i slutet av november 1998, avlämna en proposition om Rikstrafiken under våren 1999. I utredningens uppdrag ingår att beräkna förvaltningskostnaderna för Rikstrafiken. Enligt regeringens mening bör dessa kostnader emellertid inte överstiga 10 miljoner kronor. Rikstrafiken beräknas starta sin verksamhet den 1 juli 1999. Eftersom regeringen bedömer att utredningen under första halvåret 1999 kan behöva disponera en del av ramanslaget föreslår regeringen att anslaget D 6 Rikstrafiken för år 1999 bestäms till 10 miljoner kronor. I motion T221 (m) föreslås att Rikstrafiken inte skall inrättas (yrkande 9). Utskottet för sin del står kvar vid sitt ställningstagande från våren 1998. Detta innebär att utskottet tillstyrker regeringens förslag och avstyrker det nu behandlade motionsyrkandet. Utskottet tillstyrker även regeringens övriga förslag till medelsanvisningar under denna rubrik.

## 8.7 Kommunikationsforskning och meteorologi

Till Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut m.m. föreslår regeringen ett ramanslag på 192,7 miljoner kronor för år 1999, vilket, efter pris- och löneomräkning samt en justering föranledd av ett förändrat sätt att finansiera avtalsförsäkringar, innebär en oförändrad nivå jämfört med år 1998. I motion T221 (m) föreslås att anslaget minskas med 20 miljoner

kronor jämfört med regeringens förslag (yrkande 10). Motionärerna bedömer att SMHI i större utsträckning kan avgiftsfinansiera sin verksamhet. Utskottet delar regeringens bedömning rörande anslagsbehovet. Motionen avstyrks följaktligen i denna del.

Utskottet tillstyrker regeringens samtliga förslag till medelsanvisningar för nästa budgetår under avsnittet Kommunikationsforskning och meteorologi i budgetpropositionen.

## 8.8 Anslagsberäkningar för budgetåren 2000 och 2001

I motion T217 (mp) föreslås (yrkande 15) vissa i tabell redovisade avvikelser från regeringens anslagsberäkningar för åren 2000 och 2001. De föreslagna förändringarna innebär i sammanfattning att väganslagen bör minska, att järnvägsanslagen bör öka samt att ramen för utgiftsområde 22 bör höjas med en halv miljard kronor respektive 1,4 miljarder kronor för nämnda två budgetår. I samma motion (yrkande 10) föreslås att det nya anslaget till driftbidrag till kommunala flygplatser, 105 miljoner kronor, skall avvecklas. Miljöpartiet de gröna förordar en återgång till det stödsystem som nu gäller, där kommunala flygplatser i skogslänen kan erhålla stöd över ett särskilt anslag medan andra kommunala flygplatser erhåller stöd i form av resultatutjämningsbidrag från Luftfartsverket.

I motion T229 (v) krävs en prioritering av åtgärder för att stimulera det kollektiva resandet och för att göra godstransporterna mer miljöanpassade. Därför bör regeringen återkomma med förslag i 1999 års vårproposition angående överföring av medel från väganslagen till järnvägsanslagen (yrkande 2).

Utskottet finner inte anledning att gå in på en detaljerad bedömning av enskilda anslag för tid efter år 1999. Följaktligen avstyrks motionerna T217 (mp) yrkandena 10 och 15 och T229 (v) yrkande 2.

## 8.9 Omfördelning mellan anslag

I förra årets budgetproposition föreslog regeringen att ramanslaget A 2 under år 1998 även skulle få användas för investeringar samt för drift och underhåll av statliga järnvägar. På motsvarande sätt borde ramanslaget A 4 få användas också för väghållning och statsbidrag. Utskottet delade regeringens uppfattning om behovet av ökad flexibilitet i medelsanvisningen. Dock borde denna form av anslagsanvändning begränsas till belopp motsvarande anslagskrediten för anslagen i fråga. I motion T222 (fp) begärs att riksdagen inte skall lämna något motsvarande bemyndigande för år 1999 (yrkande 20). Eftersom regeringen inte föreslår något sådant bemyndigande bör motionen i denna del inte föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

## 8.10 Sammanfattning av utskottets ställningstagande till anslagsfrågorna

Av redovisningen ovan följer att utskottet anser att riksdagen för budgetåret 1999 bör anvisa anslag under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med regeringens förslag. Utskottets förslag till medelsanvisningar redovisas i bilaga 2. Motionerna 1998/99:T217 (mp) yrkandena 10 och 15, 1998/99:T220 (m) yrkandena 42 och 47, 1998/99:T221 (m) yrkandena 1–10, 1998/99:T222 (fp) yrkandena 20 och 21, 1998/99:T223 (kd) yrkande 49, 1998/99:T229 (v) yrkande 2, 1998/99:T230 (c) yrkandena 1 och 3, 1998/99:T310 (m) yrkande 1, 1998/99:T313 (c), 1998/99:T620 (c), 1998/99:Fi210 (c) yrkande 22 och 1998/99:Fi211 (fp) yrkande 18 avstyrks följaktligen.

## Övriga frågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

### 9 Vägar

#### Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet fyra regeringsförslag om vägar. Det gäller yrkandena 2–5 enligt vilka riksdagen föreslås

*dels* godkänna en låneram om totalt 800 000 000 kr för Vägverket för såväl inköp av omsättningstillgångar och anläggningstillgångar som för byggande av broar som ersätter färjor,

*dels* godkänna att anslaget A 2 Väghållning och statsbidrag får belastas med kostnader för ränta och amortering av upptagna lån för väg E 6 delen Stenungsund–Ljungskile, väg E 18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda,

*dels* godkänna att anslaget A 2 Väghållning och statsbidrag får belastas med 18 000 000 kr för lösen av lån samt avvecklingskostnader för avgiftsanläggningen på Rödöbron,

*dels* godkänna att anslagen A 2 Väghållning och statsbidrag och A 4 Banverket: Banhållning får belastas för att täcka dels förluster vid infriandet av kapitaltäckningsgarantin till SVEDAB, dels eventuella förluster i samband med Riksgäldskontorets utlåning till SVEDAB.

I anslutning till regeringens förslag behandlar utskottet motionerna

- T214 yrkandena 12 och 13 av Agne Hansson (c),
- T220 yrkande 19 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- T223 yrkandena 9 och 21 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- T320 av Conny Öhman (s),
- T407 av Carl G Nilsson (m),
- T412 av Jan Backman och Ingvar Eriksson (m),
- T414 av Åke Sandström och Viviann Gerdin (c),
- N337 yrkande 19 av Lennart Daléus m. fl. (c).

### 9.1 Låneram för vissa väginvesteringar

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att riksdagen godkänner en låneram om totalt 800 miljoner kronor för Vägverket för såväl inköp av omsättnings-tillgångar och anläggningstillgångar som för byggande av broar som ersätter färjor.

### 9.2 Finansiering av vissa kapitalkostnader inom vägväsendet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att anslaget A 2 *Väghållning och statsbidrag* får belastas med kostnader för ränta och amortering av upptagna lån för väg E 6 delen Stenungsund–Ljungskile, väg E 18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda,

### 9.3 Avvecklingskostnader för avgiftsanläggningen på Rödöbron m.m.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att anslaget A 2 *Väghållning och statsbidrag* får belastas med 18 miljoner kronor för lösen av lån samt avvecklingskostnader för avgiftsanläggningen på Rödöbron. Utskottet har erfarit att regeringen nu kommer att uppdra åt Vägverket att förhandla med berörda kommuner och näringslivet om ersättningen för avvecklingen av betalstationen på Rödösundsbron. Utskottet förutsätter att förhandlingarna kan bedrivas så skyndsamt att Rödöbron kan göras avgiftsfri från ingången av år 1999.

### 9.4 Vissa statliga garantier i fråga om SVEDAB

Under rubriken Särskilda frågor framhåller regeringen att ett nytt system för statens garantier har etablerats sedan ett par år. Såvitt gäller Svensk-Danska Broförbindelsen AB (SVEDAB) har Vägverket och Banverket utställt dels kreditgarantier för SVEDAB:s lån i Riksgäldskontoret, dels en kapitaltäckningsgaranti till skydd för SVEDAB:s egna kapital. Omläggningen av garantiverksamheten bör för redan utställda garantier lösas så att dispositionsrätten till myndighetens anslag för infriande av gamla garantier flyttas från myndigheten till Riksgäldskontoret. Regeringen föreslår därför att Riksgäldskontoret ges dispositionsrätt till anslag hos Vägverket och Banverket för att täcka dels förluster vid ett infriande av kapitaltäckningsgarantin till SVEDAB, dels eventuella förluster i samband med Riksgäldskontorets utlåning till SVEDAB.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att riksdagen godkänner att anslagen A 2 *Väghållning och statsbidrag* och A 4 *Banverket:Banhållning* får belastas för att täcka dels förluster vid infriandet av kapitaltäckningsgarantin till SVEDAB, dels eventuella förluster i samband med Riksgäldskontorets utlåning till SVEDAB.

## 9.5 Cykelfrågor

I motion T220 framhåller Per-Richard Molén m.fl. (m) att cykeln är ett transportmedel som måste tas på allvar och behandlas jämbördigt med bil och kollektivtrafik för att fungera bra och utvecklas. Motionärerna understryker att det krävs ett väl fungerande cykelnät och att man söker minska de hinder som nu finns mot cyklande. Att ge cyklisterna en egen plats i trafiken är en av huvudprinciperna för en god och trygg cykelmiljö.

I motion T223 framhåller Johnny Gylling m.fl. (kd) att det viktigaste man kan göra för att öka cyklandet är att satsa på bra cykelstråk och god väghållning med bra snöröjning, liksom vettig skyltning samt bättre och stöldsäkrare parkeringsmöjligheter för cyklister. Det är vidare angeläget, säger motionärerna, att göra det enkelt att ta med cykeln på kollektiva transportmedel såsom tåg och buss. Även bra cykelparkeringar vid stationer o.d., gärna med övervakning och tak, bör kunna underlätta för cyklisterna. Försök med kommunala låncyklar kan vara ytterligare ett sätt att stimulera till ökat cyklande.

I sitt av riksdagen godkända betänkande 1997/98:TU1 framhöll utskottet att cykelåkning erbjuder fördelar i flera olika avseenden och att det därför var viktigt att förbättra villkoren för cykeltrafiken. Utskottet, som självfallet vidhåller dessa uppfattningar, ser därför med tillfredsställelse på ett arbete som för närvarande pågår i Vägverket i syfte att främja ett ökat cyklande. Arbetet, under medverkan av bl.a. två av riksdagens ledamöter, avses inom kort resultera i ett förslag till en "cykelstrategi", som skall bli föremål för ett omfattande remissförfarande med början i februari 1999. Sedan förfarandet avslutats är det meningen att Vägverkets styrelse skall fatta beslut i frågan senare under år 1999.

Med det anförda och i avvaktan på styrelsebeslutet finner utskottet syftet med de båda motionsyrkandena tillgodosett. Dessa bör därför kunna lämnas utan någon riksdagens åtgärd och avstyrks följaktligen.

## 9.6 Vägmärken och vägs skyltar

### 9.6.1 Vägmärken

I motion T223 av Johnny Gylling m.fl. (kd) framhålls att flera orter i framför allt Tornedalen är flerspråkiga (svenska, finska, samiska). I Finland, där det finns en svenskspråkig minoritet, är man mycket noga med att återspegla detta i skyltningen vid vägarna men också allmänt i samhällsservicen, säger motionärerna. Således borde också skyltningen på vissa orter i Sverige anpassas till flera språk.

Enligt vad utskottet erfarit låter Vägverkets Region Norr sätta upp vägmärken med ortsnamn på finska och samiska i den utsträckning sådana ortsnamn anges i de kartor som Lantmäteriverket ansvarar för. Syftet med motionsyrkandet synes sålunda tillgodosett. Det bör därför kunna lämnas utan någon riksdagens åtgärd och avstyrks med det sagda.

## 9.6.2 Vägskyltar

I motion T320 av Conny Öhman (s) framhålls att det för många företagare, inte minst på landsbygden, är mycket viktigt att kunder och leverantörer kan hitta företaget. Företag såsom t.ex. gårdsbutiker, rumsuthyrning med "bed and breakfast" samt hantverkare har emellertid svårt att få tillstånd att sätta upp vägs skyltar om sin verksamhet. Motionären vill ha en översyn av bestämmelserna.

Motionerna N337 yrkande 19 av Lennart Daléus m.fl. (c), T407 av Carl G Nilsson (m), T412 av Jan Backman och Ingvar Eriksson (båda m) samt T414 av Åke Sandström och Viviann Gerdin (båda c) har alla samma huvudsakliga innebörd som den just refererade motion T320 (s).

Som utskottet framhöll i sitt av riksdagen i mars innevarande år godkända betänkande 1997/98:TU8 regleras frågor som gäller vägmärken och vägs skyltar för reklam o.d. i bl.a. vägmärkesförordningen (1978:1001) och väglagen (1971:948). Som en allmän princip för trafikantvisningar genom vägmärken enligt vägmärkesförordningen, t.ex. lokaliseringsmärken för vägvisning, gäller att vägmärkena skall tjäna trafikanternas intressen. Näringsidkares intressen kan tillgodoses genom de bestämmelser om skyltar för reklam, propaganda eller liknande ändamål som återfinns i väglagen och naturvårdslagen (1964:822). Till grund för dessa bestämmelser ligger främst hänsynen till trafiksäkerheten och landskapsbilden.

Inom Vägverket pågår en översyn av vägmärkesförordningen. I samband med denna översyn, vars resultat kommer att föreläggas regeringen inom kort, undersöks också andra vägs kyltningsfrågor, såsom serviceskyltning, reklamskyltning och vad man kallar "den brun-vita turistskyltningen". Avsikten är bl.a. att tillåta vägs kyltar för information om näringsverksamhet o.d. i glesbygd och i turistområden i större utsträckning än för närvarande. Förslag härom kommer att redovisas för Vägverkets ledning i början av nästa år.

Utskottet ser med tillfredsställelse på inriktningen av Vägverkets arbete och förutsätter att verket därvid söker säkerställa att ändrade regler får en så enhetlig tillämpning som möjligt och att näringslivets intressen beaktas. Med hänvisning till det anförda finner utskottet syftet med samtliga nu aktuella motionsyrkanden tillgodosett. Dessa bör således inte föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrks därför.

## 9.7 Vägnummer

I motion T214 av Agne Hansson (c) framhålls (yrkande 13) att den s.k. Dackeleden, dvs. vägen Malmö–Hässleholm–Växjö–Virserum–Målilla–Hultsfred–Vimmerby–Linköping, bör få ett gemensamt Europavägsnummer. Vidare framhålls (yrkande 12) att en Europavägsförbindelse, med ett enhetligt Europavägsnummer, bör upprättas på sträckan London–Göteborg–Jönköping–Västervik–Visby–Moskva.

Vägsträckan Malmö–Hässleholm–Växjö–Virserum–Målilla–Hultsfred–Vimmerby–Linköping omfattar ett flertal riksvägs- och länsvägsnummer. Inom

Regeringskansliet bereds för närvarande, enligt vad utskottet erfarit, frågan om ett uppdrag för Vägverket att förändra dels nuvarande indelning i riksvägar och länsvägar, dels vägnumreringen med utgångspunkt i den funktion som vägarna tilldelas i vägplaneringen. Utskottet förutsätter att Vägverket inom ramen för sitt uppdrag undersöker möjligheterna att numrera den angivna sträckan mellan Malmö och Linköping på ett enhetligare sätt än för närvarande.

Vägverket följer också frågor som gäller Europavägnumreringen. Den regleras i en internationell överenskommelse som ingicks år 1975 inom ramen för samarbetet i FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE). Nya eller ändrade Europavägnummer kan självfallet inte ensidigt bestämmas av en eller några få parter i överenskommelsen.

I avvaktan på resultatet av det planerade uppdraget för Vägverket är utskottet inte för sin del berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av yrkandena 12 och 13 i motion T214 (c). Dessa yrkanden avstyrks följaktligen.

## 10 Banverket

### Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet två regeringsförslag om Banverket. Det gäller yrkandena 6 och 7 enligt vilka riksdagen föreslås

*dels godkänna en låneram om totalt 8 050 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, produktions- och telenätsutrustning, rörelsekapital, finansiering av omsättningstillgångar, tidigareläggningskostnader som finansieras med bidrag från Arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) samt för statens andel av kapitalkostnader för lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet enligt överenskommelse år 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten,*

*dels godkänna att anslaget A 4 Banverket: *Banhållning* får belastas med kostnader för räntor och amorteringar för upptagna lån i Riksgäldskontoret.*

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- T214 yrkande 8 av Agne Hansson (c),
- T221 yrkande 11 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- T223 yrkande 29 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- T505 av Ulf Björklund (kd),
- T511 av Stefan Hagfeldt (m),
- T531 av Yvonne Ångström (fp).

### 10.1 Lån i Riksgäldskontoret

#### 10.1.1 Regeringens förslag

Banverket har möjlighet att låna i Riksgäldskontoret för att finansiera investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, de s.k. SL-investeringarna, produktionsutrustning, rörelsekapital, omsättningstillgångar samt tidigareläggningskostnader som finansieras med bidrag från AMS. Lånen återbetalas med

anslagsmedel i enlighet med anläggningarnas ekonomiska livslängd. För år 1999 föreslår regeringen en låneram för dessa ändamål på 8 050 miljoner kronor. Regeringen föreslår vidare att anslaget *A 4 Banverket: Banhållning* får belastas med kostnader för räntor och amorteringar för upptagna lån i Riksgäldskontoret.

### **10.1.2 Utskottets ställningstagande**

Utskottet konstaterar att i enlighet med riksdagens tillkännagivande våren 1998 redovisas i budgetpropositionen beräknat anslagsbehov för räntor och amorteringar för Banverkets olika lånefinansierade projekt (bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Av regeringens redovisning framgår att kostnaden för räntor, amorteringar m.m. under år 1999 beräknas uppgå till 895 miljoner kronor, vilket motsvarar nära 30 % av de anslagsmedel som regeringen beräknat för infrastrukturinvesteringar i järnvägar. Under den följande tioårsperioden beräknas denna kapitalkostnad öka med 75 % till sammanlagt 1 570 miljoner kronor år 2008. Merparten av den förutsedda ökningen av kapitalkostnaderna – 525 miljoner kronor – avser räntor och amorteringar för Botniabanan.

Utskottet tillstyrker att riksdagen godkänner en låneram om totalt 8 050 miljoner kronor för Banverket för investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, produktions- och telenätsutrustning, rörelsekapital, finansiering av omsättningstillgångar, tidigareläggningskostnader som finansieras med bidrag från Arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) samt för statens andel av kapitalkostnader för lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet enligt överenskommelse år 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten. Utskottet har inte heller några erinringar mot regeringens förslag att anslaget *A 4 Banverket: Banhållning* får belastas med kapitalkostnader för upptagna lån i Riksgäldskontoret.

## **10.2 Banavgifter**

Sedan år 1988 betalar företag som driver trafik på statliga järnvägar som Banverket sköter banavgifter. Avgifterna är uppdelade i en fast och en rörlig del samt en trafikledningsavgift. Enligt riksdagens beslut i juni 1998 om transportpolitik för en hållbar utveckling införs ett nytt banavgiftssystem år 1999.

### **10.2.1 Motionsförslag**

I motion T221 avvisar Per-Richard Molén m.fl. (m) det nya systemet för beräkning av banavgifter och föreslår en återgång till tidigare principer för att bestämma banavgifternas storlek. Därmed uppnås enligt motionärerna en besparing på ca 690 miljoner kronor.

### 10.2.2 Utskottets ställningstagande

Riksdagen har nyligen fattat beslut om transportpolitik för en hållbar utveckling (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). För järnvägstrafiken innebar beslutet bl.a. ett nytt banavgiftssystem. Utgångspunkten vid beräkningen av banavgifterna var de samhällsekonomiska marginalkostnaderna som tågtrafiken ger upphov till. Det innebar att banavgifterna reducerades med två tredjedelar till omkring 275 miljoner kronor.

Utskottet anser att ekonomiska styrmedel kan vara verkningsfulla i arbetet med att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem. Utskottet anser det därför viktigt att arbetet med att åstadkomma en mer rättvisande prissättning av trafiken och mer likvärdiga konkurrensförutsättningar på transportmarknaden fullföljs. Utskottet är därför inte berett att återgå till tidigare principer för att beräkna banavgifter. Av detta följer att utskottet avstyrker motion T221 (m) yrkande 11.

## 10.3 Miljöanpassad tågtrafik

### 10.3.1 Motionsförslag

I motion T214 av Agne Hansson (c) framhålls att användningen av fossila bränslen bör begränsas genom minskad bränsleförbrukning och en övergång till mer miljövänliga bränslen. För att målet om ett hållbart samhälle skall nås är det viktigt att samtliga myndigheter och aktörer prioriterar detta. Av den anledningen bör Banverket initiera projekt som eliminerar användning av miljöskadlig diesel i tågtrafiken. Exempelvis kan den i dag dieseldrivna Kustpilen drivas med rapsmetylester (RME). Förutsättningarna för detta är goda då det i nära anslutning till den aktuella tågtrafiken finns anläggningar för framställande av RME-bränsle. Ett mycket bra tillfälle finns därmed att visa hur miljövänlig bränsleframställning och ett miljövänligare transportsystem kan gå hand i hand med en regionalpolitiskt riktig och viktig satsning.

### 10.3.2 Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att Banverket fr.o.m. år 1997 har ett sektorsansvar för hela järnvägssystemet. Banverket skall därmed aktivt driva på och följa utvecklingen inom järnvägssektorn, bistå regering och riksdag i olika järnvägsfrågor och verka för bl.a. ett miljöanpassat utnyttjande av järnvägarna. Inom ramen för detta ansvar har Banverket utarbetat en miljöpolicy. Miljöpolicyen anger att Banverket skall bygga och förvalta statens spåranläggningar så att de negativa miljöeffekterna minimeras. Däri ingår att hushålla med energi, naturresurser och råvaror. Vidare anges att Banverket har ett övergripande ansvar för att järnvägssektorn klarar miljökraven i lagar och förordningar samt även i övrigt medverkar till att de övergripande miljöpolitiska målen uppnås. Av miljöpolicyen framgår även att miljöarbetet skall bedrivas systematiskt och på ett sådant sätt att Banverket följer principerna i miljöledningssystemet ISO 14001.

Utskottet vill vidare klargöra att ungefär 95 % av järnvägens transportarbete utförs med eldrivna fordon. Den spårbundna trafiken svarar för mindre

än 1 % av transportsektorns samlade utsläpp. För att bl.a. minska emissionerna från tågdriften sker en övergång från användning av diesellok på rangerbangårdarna till radiostyrda ellok. Elektrifiering har vidare skett under senare år av flera länsbanor och ytterligare banor utreds för en eventuell elektrifiering. Det gäller bl.a. Blekinge kustbana som trafikeras av den i motionen omnämnda Kustpilen.

Utskottet vill även i sammanhanget erinra om att Banverket år 1997 fick i uppdrag av regeringen att kartlägga omfattningen av dieseldriven trafik som sker på elektrifierade bandelar samt ge förslag om hur denna trafik kan regleras. Banverket har i sin redovisning av uppdraget angett att omfattningen av den dieseldrivna trafiken minskar successivt bl.a. genom elektrifieringen av Ystadbanan och de norrländska kustbanorna. Banverket bedömde vidare att möjligheterna att reglera denna trafik är begränsade. Det är heller inte miljömässigt motiverat att särskilt prioritera en reglering av emissionerna från denna del av dieseltrafiken. Enligt Banverket förefaller det lämpligare att söka styra utvecklingen av all spårburen dieseltrafik mot mer miljöanpassade fordon och bränslen.

Utskottet förutsätter mot denna bakgrund att Banverket på ett aktivt sätt verkar för ett miljöanpassat utnyttjande av hela järnvägssystemet. I detta ansvar ingår att överväga och pröva olika åtgärder för att främja användningen av mer miljövänliga fordon och bränslen. Utskottet vill vidare erinra om att regeringens medelsberäkning för Banverket inrymmer en resursförstärkning för att öka Banverkets insatser rörande bl.a. miljöfrågor och forskning och utveckling. Enligt utskottets mening bör det dock inte ankomma på riksdagen att peka ut någon speciell sorts bränslekvalitet som skall prövas. Banverket tillsammans med andra berörda organ bör rimligen vara bäst skickat att bedöma frågor av denna karaktär.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet att riksdagen inte bör ta något initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därför motion T214 (c) i nu behandlad del. Syftet med motionsyrkandet förutsätts dock till väsentlig del komma att bli tillgodosett.

## 10.4 Inlandsbanan

### 10.4.1 Motionsförslag

Ulf Björklund (kd) anger i motion T505 att sedan kommunerna längs Inlandsbanan genom Inlandsbanan AB (IBAB) tog över ansvaret för banan år 1992 har denna utvecklats till en väl fungerande kommunikationslänk mellan inlandets näringsliv och exportmarknaderna. En rad banförbättringar har också gjorts till en lägre kostnad än beräknat samtidigt som godstrafiken har ökat med 150 %. Enligt motionären finns det därför starka skäl för att skapa ett sammanhållet järnvägssystem med "icke elektrifierade banor" i Sveriges inland med IBAB som huvudman. Mot denna bakgrund föreslås att en utredning tillsätts om att överföra södra banavsnittet mellan Kristinehamn och Mora samt alla tvärbanor till Inlandsbanan AB. För att klara behovet av ökat banunderhåll på Inlandsbanan samt en upprustning av bandelarna Sveg-

Brunflo och Arvidsjaur–Gällivare förordas att ytterligare 9 miljoner kronor per år avsätts till Inlandsbanan från Banverkets anslag.

I motionen påtalas vidare att det tioåriga avtalet mellan staten och länstrafikhuvudmännen om ersättningstrafik med buss utmed Inlandsbanan löper ut år 2001. Innan dess finns det inga möjligheter att bedriva reguljär persontrafik med tåg på Inlandsbanan. Motionären anser därför det angeläget att regeringen tillsammans med berörda parter i inlandet tar ett gemensamt ansvar för persontrafikfrågorna längs Inlandsbanestråket för att hitta lämpliga och effektiva trafiklösningar för inlandets persontransporter efter år 2001.

För att bibehålla och vidareutveckla den positiva utvecklingen av Inlandsbanans godstrafik framhåller Johnny Gylling m.fl. (kd) i motion T223 att det krävs ökade insatser för banunderhåll. Kristdemokraterna föreslår därför att 65 miljoner kronor avsätts för Inlandsbanan inom ramen för Banverkets anslag.

I motion T531 av Yvonne Ångström (fp) framhålls att enligt 1997 års riksdagsbeslut tilldelades Inlandsbanan 50 miljoner kronor till banunderhåll, trots att kostnaderna egentligen uppgick till 63 miljoner kronor. Därefter har den trafikerade banlängden utökats med närmare 50 % på grund av att godstrafiken återupptagits på bandelarna Sveg–Brunflo, Hoting–Ulriksfors och Dorotea–Vilhelmina. Motionären anser därför att ett extra tillskott på ytterligare 7 miljoner kronor krävs för Inlandsbanans fortsatta existens. Medlen bör enligt motionen anvisas från anslaget A 6 Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling.

#### **10.4.2 Utskottets ställningstagande**

Genom riksdagens beslut år 1997 har nya villkor lagts fast för Inlandsbanan (prop. 1997/98:1 utg.omr. 22, bet. 1997/98:TU1, rskr. 1997/98:104). Utskottet framhöll i sitt av riksdagen godkända betänkande att Inlandsbanan fyller en viktig funktion i det nationella godssystemet. Kommunerna längs Inlandsbanan har, genom Inlandsbanan AB (IBAB), också på ett förtjänstfullt sätt lyckats utföra banunderhållet till en lägre kostnad än vad som förutsågs när det statliga stödet infördes. IBAB är dock beroende av fortsatt bidrag för att kunna bedriva sin verksamhet. Utskottet ansåg mot denna bakgrund att 50 miljoner kronor per år i statligt bidrag möjliggjorde för IBAB att vidmakthålla banan i ett tillfredsställande skick.

När det gäller en fortsatt upprustning av Inlandsbanan redovisades i betänkandet en kostnadsberäkning på ca 780 miljoner kronor för att rusta upp sträckorna Sveg–Brunflo och Arvidsjaur–Gällivare. Enligt utskottets bedömning var efterfrågan på godstrafik på dessa sträckor inte så stor att den för överblickbar tid kunde motivera de mycket kostsamma infrastrukturinvesteringar det skulle bli fråga om. Utskottet konstaterade vidare att det i första hand är en fråga för IBAB samt berörda kommuner och trafik huvudmän att ta ställning till hur persontrafikförsörjningen skall vara ordnad när de nuvarande avtalen löper ut år 2001.

Utskottet har inte ändrat uppfattning. Utskottet vill vidare tillägga att regeringen i årets budgetproposition beräknat en ökning av det statliga bidraget

till banhållningen på Inlandsbanan med 7 miljoner kronor till sammanlagt 56 miljoner kronor. Medelsökningen har skett dels mot bakgrund av ökad gods- trafik på Inlandsbanan, dels intäktsbortfall på grund av det nya systemet för beräkning av banavgifter.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionerna T223 (kd) yrkande 29, T505 (kd) och T531 (fp).

## 10.5 Stängselreglering

### 10.5.1 Motionsförslag

I motion T511 framhåller Stefan Hagfeldt (m) att införandet av snabba och tysta snabbtåg har ändrat förutsättningarna för säkerheten kring järnvägsspår. För att öka järnvägens säkerhet bör därför i ökad utsträckning stängsel sättas upp utmed järnvägslinjerna. Ett hinder är dock gällande regler som innebär att kommunerna får stå för merparten av stängselkostnaderna. I sammanhanget görs en jämförelse med reglerna på vägområdet där väghållaren står för stängselkostnaderna. Motionären efterlyser mot denna bakgrund en översyn av lagstiftningen kring stängselskydd. I detta arbete bör prövas att ge Banverket betalningsansvaret för stängselskyddet.

### 10.5.2 Utskottets ställningstagande

Enligt lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m. gäller olika regler för stängsel till skydd för större hemdjur respektive stängsel till skydd för allmänheten. I lagens 1 § anges att innehavare av järnväg är ”pliktig att hålla stängsel utmed järnvägen till skydd för större hemdjur (hästar och nötkreatur) under betesgång, såframt kostnaden för stängsel icke är oskäligen förhållande till nyttan därav för betesbruket”. Beträffande stängselskydd för allmänheten anges i lagen att ansvaret för hållandet av stängsel utmed järnväg i första hand är en kommunal angelägenhet. Kommunerna har sålunda rätt att inom sitt område besluta om var stängsel skall sättas upp och hur de skall utformas. Kostnaderna för sådana stängsel skall enligt lagen betalas till 90 % av kommunen och till 10 % av järnvägsinnehavaren. För stations- och bangårdsområden gäller dock att kostnaderna skall delas lika. För att pröva frågor om uppsättning och kostnadsfördelning finns en särskild statlig nämnd, Stängselnämnden.

Utskottet noterar att regleringen av järnvägens stängselskyldighet är tämligen gammal och delvis avspeglar en annan samhällsstruktur och ett annat trafiksystem än vad som i dag gäller. Utskottet vill även erinra om att i samband med att riksdagen våren 1975 behandlade kostnadsansvaret för järnvägsstängsel för allmänheten förutsattes att om ändrade förhållanden skulle uppstå i framtiden, på grund av den tekniska utvecklingen av järnvägens drift som kräver utökad stängselskyldighet, borde frågan om kostnadsfördelningen tas upp till förnyad prövning (prop. 1975:67, bet. TU 1975:14, rskr. 1975:196). I sammanhanget kan vidare nämnas att Stängselnämnden som inrättades år 1976 ännu inte enligt vad utskottet erfarit haft ett enda ärende att avgöra.

Utskottet konstaterar att Banverket har ett sektorsansvar för järnvägssystemet. Det innebär bl.a. ett samlat ansvar för järnvägens trafiksäkerhet. Mot denna bakgrund förutsätter utskottet att frågan om stängselregleringens framtida utformning behandlas av Banverket. Något initiativ från riksdagens sida är därför inte nödvändigt. Utskottet avstyrker således motion T511 (m).

## 11 Sjöfart

### Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet fem regeringsförslag med anknytning till sjöfart. Det gäller yrkandena 1 samt 8–11 enligt vilka riksdagen föreslås

*dels* anta regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1996:20) om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter,

*dels* godkänna ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 1999–2001 i enlighet med vad regeringen förordar,

*dels* bemyndiga regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,

*dels* bemyndiga regeringen att för år 1999 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

*dels* godkänna vad regeringen anför om Handelsflottans kultur- och fritidsråd.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- T220 yrkandena 31 och 37 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- T222 yrkande 13 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (fp),
- T223 yrkande 31 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- T229 yrkande 3 av Gudrun Schyman m.fl. (v),
- T230 yrkande 9 av Sven Bergström m.fl. (c),
- T602 av Sten Andersson (m),
- T607 av Elizabeth Nyström och Maud Ekendahl (m),
- T613 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),
- T615 yrkande 6 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- T626 av Lilian Virgin (s),
- T628 yrkande 2 av Camilla Dahlin-Andersson och Eva Flyborg (fp).

### 11.1 Den svenska handelssjöfartens internationella konkurrenskraft

#### 11.1.1 Inledning

Riksdagen antog ett sjöfartspolitiskt beslut i december 1996 (prop. 1996/97:1, utg.omr. 22, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115). Enligt detta skall staten tillförsäkra den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor och härigenom tillvarata sjöfartens möjligheter att såsom en konkurrenskraftig exportnäring stärka betalningsbalansen. Vidare skall enligt beslutet bidrag till den svenskflaggade handelsflottan lämnas för arbetsgivares kost-

nader för skatt och sociala avgifter t.o.m. år 2001. Syftet med bidraget är att stärka den internationella konkurrenskraften.

Utskottet har i det föregående, under anslagsfrågorna, behandlat regeringens förslag om en medelsanvisning på 405 miljoner kronor under anslaget Bidrag till sjöfarten. Utskottet behandlar i det följande ett antal motionsyrkanden om främjande av den svenska handelssjöfartens internationella konkurrenskraft som inte berör den av regeringen föreslagna medelsanvisningen för nästa budgetår. Som en bakgrund till dessa yrkanden återger utskottet några av regeringens sjöfartspolitiska uttalanden i fjolårets och årets budgetpropositioner.

### **11.1.2 Budgetpropositionen för år 1998**

I fjolårets budgetproposition konstaterade regeringen att den svenska sjöfartsnäringens omvärld hade förändrats efter riksdagens sjöfartspolitiska beslut i december 1996. Sålunda hade man inom EU beslutat om riktlinjer för statsstöd till sjöfartsnäringen. Dessa innebar bl.a. möjlighet att tillämpa nya förmånliga regler för företagsbeskattningen. Sådana tillämpades också redan i Norge och Holland. Båda dessa länder, men även andra europeiska länder, hade också – genom att acceptera s.k. internationella register – gett rederierna möjligheter att anställa sjöfolk till låga bemanningskostnader. De förändrade konkurrensförutsättningarna hade medfört oro inom den svenska rederinäringen och utflaggning.

Regeringen konstaterade också att en principöverenskommelse hade träffats mellan SEKO–Sjöfolk och Sveriges redareförening i syfte att stärka den svenska sjöfartens konkurrenssituation. Enligt principöverenskommelsen öppnades möjlighet för svenska rederier att anställa sjöfolk från rederier utanför EU för tillfällig anställning enligt särskilda förutsättningar. För att nå nödvändiga kostnadsbesparingar i de fallen krävdes – framhöll regeringen – förändringar av lagstiftningen, bl.a. på det sociala området. Regeringen sade sig också ha för avsikt att se över den berörda lagstiftningen med anledning av parternas principöverenskommelse.

### **11.1.3 Budgetpropositionen för år 1999**

I årets budgetproposition framhåller regeringen att det behövs en kombination av statliga åtgärder och åtgärder som sjöfartsnäringen själv vidtar för att man skall kunna minska kostnadsgapet gentemot våra närmaste konkurrentländer. De statliga åtgärderna innebär, som nämnts vid behandlingen av anslagsfrågorna, att bidraget till kostnader för de sociala avgifterna höjs till 48 000 kr per kalenderår och årsarbetskraft. Näringens egna åtgärder skulle bestå i att sjöarbetsmarknadens parter träffar avtal om löner och anställningsvillkor för vissa grupper av tillfälligt anställt sjöfolk.

Parterna har utvecklat den tanken – fortsätter regeringen – i särskilda principöverenskommelser och ramavtal, vilka innebär möjligheter att i väsentlig grad minska bemanningskostnaderna. Dessa möjligheter bör kunna utnyttjas, framhåller regeringen. Möjligheterna att anställa sjömän bosatta

utanför EES för kortare tid, högst sex månader, är det moment som är mest betydelsefullt för bemanningskostnaderna.

Parterna har emellertid därvid förutsatt att befrielse från inkomstskatt och sociala avgifter skulle kunna medges liksom att i Sverige obligatoriska krav på sociala trygghetsersättningar skulle kunna ersättas med avtalsbundna sådana. Regeringen säger sig ha granskat parternas förslag i de två sistnämnda avseendena och betonar nu att förslagen inte kan godtas. Efter att ha redovisat skälen för den ståndpunkten säger sig regeringen ha funnit att konkurrensförbättringen för den svenska handelssjöfarten i huvudsak är densamma med regeringens förslag om det nämnda bidraget på 48 000 kr som med parternas förslag. En förutsättning för denna likvärdighet är dock att parterna utnyttjar den möjlighet att träffa avtal om löner och vissa anställningsvillkor som gällande lagstiftning medger. Om sådan överenskommelse inte träffas kommer regeringen att besluta att bidraget till sociala avgifter skall återgå till 29 000 kr.

#### **11.1.4 Motionsförslag**

I motion T220 av Per-Richard Molén m.fl. (m) framhålls att Moderata samlingspartiet tidigare föreslagit lösningar för att undvika fortsatt stödberoende. De moderata förslagen har avvisats av den socialdemokratiska regeringen som i stället uppdrog åt de avtalslutande parterna att finna en framtida lösning. En sådan har också presenterats, men något förslag från regeringens sida har inte lämnats och utflaggningen av svenskt tonnage går nu i allt snabbare takt.

Moderata samlingspartiet anser, fortsätter motionärerna, att det framförhandlade avtalet snarast måste träda i kraft och att regeringen snarast måste återkomma till riksdagen med förslag till erforderlig lagstiftning.

I motion T602 av Sten Andersson (m) framhålls att Sverige även inom sjöfartsområdet måste acceptera vad som gäller för andra branscher, nämligen att det inte på sikt går att förbättra konkurrensituationen genom subventioner. Om ambitionen är att svensk sjöfart även fortsättningsvis skall finnas kvar, tvingas man anpassa sig till de konkurrensmetoder som gäller för andra länder.

I motion T613 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) framhålls att regeringens ståndpunkter i årets budgetproposition innebär en anmärkningsvärd kovändning. Parternas överenskommelser negligeras helt. I stället presenterar regeringen en bidragsmodell som för det första inte är likvärdig den lösning som parterna förordat och som också regeringen tidigare förordat. Dessutom, vilket är än mer anmärkningsvärt, tycks regeringens lösning inte kunna genomföras. Det är därför hög tid att regeringen nu genomför de förändringar som krävs för att parternas avtal skall kunna tillämpas.

I motion T229 av Gudrun Schyman m.fl. (v) yrkas att riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag i vårpropositionen angående överföring av medel från väganslagen till sjöfart. I takt med att det europeiska vägnätet korkar igen alltmer, kan sjöfarten väntas öka sina marknadsandelar av gods-

trafiken, framhåller motionärerna. Även med tanke på den väsentligt billigare infrastruktur som trafiken på sjön kräver i jämförelse med andra transportslag är Sveriges geografiska läge med sin långa kust fördelaktigt i relation till de länder som är hänvisade till ett vägnät för sina transporter. Av säkerhets- och rättviseskäl har riksdagen intresse av att inte ytterligare utflaggning sker. Därför vill Vänsterpartiet anslå ytterligare medel till sjöfarten.

I motion T223 av Johnny Gylling m.fl. (kd) framhålls att det avtal som arbetats fram mellan sjöarbetsmarknadens parter är värt all respekt. Utflaggning av svenska fartyg kan förhindras genom att staten nu inför den s.k. nettomodellen (slopät krav på inbetalning av arbetsgivaravgifter för tillfälligt anställda utanför EES). Regeringen bör skyndsamt ge sådana signaler till den svenska handelsflottan att en långsiktig sjöfartspolitik kommer att genomföras så att utflaggningen av svenska fartyg stoppas.

Även i motion T615 av Johnny Gylling m.fl. (kd) framhålls att regeringen skyndsamt bör ta fram erforderliga förslag till lagändringar i enlighet med parternas överenskommelse samt ge den svenska sjöfartsnäringsen besked om hur man avser att gå vidare.

Vår sammanfattande syn på sjöfartspolitiken är, säger motionärerna

- att arbetet i EU måste fortsätta i riktning mot konkurrensneutralitet samt gemensamma avgiftsprinciper för de olika trafikslagen,
- att Sverige måste slå vakt om sin position som sjöfartsnation och behålla den svenska handelsflottan så långt som möjligt under svensk flagg,
- att regeringen bör sträva efter långsiktiga parlamentariska överenskommelser om sjöfartspolitiken samt en bred enighet på sjöarbetsmarknaden om dess framtida inriktning,
- att regeringen skyndsamt bör initiera en lagändring så att den s.k. nettomodellen införs som princip för rederistödet.

I motion T230 av Sven Bergström m.fl. (c) framhålls att sjöfartspolitiken behandlas minst sagt anmärkningsvärt i budgetpropositionen. När det gäller de sedan tidigare aviserade regeländringarna för att kunna fullfölja parternas överenskommelse om s.k. nettolöner för icke EES-medborgare förefaller man nu göra en tvärvändning. Regeringen hotar parterna med att bidraget på 48 000 kr per anställd skall sänkas till 29 000 kr. Ett avtal mellan Sveriges redareförening och berörda parter om bemanningsanpassningar i svenska fartyg föreligger. Erforderliga lagändringar måste genomföras snabbt, understryker motionärerna. Riksdagen bör begära förslag av regeringen till lagändring för tillfälligt anställda.

I motion T222 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp) framhålls att parterna på sjöarbetsmarknaden har kommit överens om nödvändiga reformer men att de av regeringen utlovade lagreformerna uteblivit, enligt regeringens uppfattning på grund av det nya pensionssystemet. Det är ett svepskäl, säger motionärerna, och visar med all tydlighet att regeringen inte har någon politik för sjöfartsnäringsen. Förslag måste komma omgående om inte hela den svenska sjöfartsnäringsen skall raderas ut.

I motion T628 av Camilla Dahlin-Andersson och Eva Flyborg (båda fp) framhålls att utflagging av fartyg inneburit att Sverige är på väg att förlora en hel näring. Det kan inte accepteras, understryker motionärerna, som också erinrar om att man inom EU har antagit riktlinjer till stöd för sjöfarten. Dessa kan leda till att ett land kan besluta om att stödja sin sjöfart genom att avstå från sociala avgifter och skatter som skulle utgått för de ombordanställda och befria rederierna från bolagsskatt. Sverige har ställt sig bakom EU:s riktlinjer och således accepterat principen. Medan andra länder valt att följa EU:s riktlinjer kräver Sverige först in skatter och sociala avgifter för att sedan i form av stöd återbetala skatten samt del av de sociala avgifterna.

#### **11.1.5 Utskottets ställningstagande**

Regeringen, Vänsterpartiet, Miljöpartiet de gröna, Sveriges redareförening och fackförbundet SEKO har den 16 november 1998 enats om hur det statliga stödet till sjöfarten bör utformas. Enligt uppgörelsen skall stödet bygga på den s.k. bruttomodellen, som innebär full återbetalning av skatt för de tillfälligt anställda och stöd till de sociala avgifterna med 58 000 kr per årsarbetskraft fr.o.m. år 1999 t.o.m. år 2001. Detta innebär en ökning med 10 000 kr per årsarbetskraft i förhållande till det förslag som presenterades i budgetpropositionen.

Företrädare för regeringen, Sveriges redareförening och SEKO framhåller i ett gemensamt uttalande att uppgörelsen är positiv för svensk sjöfart. De anställda ges löne- och anställningstrygghet samtidigt som konkurrenskraften stärks. Därmed finns förutsättningar för en fortsatt god utveckling av svensk sjöfartsnäring.

Sjöarbetsmarknadens parter kommer nu att sluta erforderliga avtal om tillfälligt anställd personal under svensk flagg.

Riksdagen har uttalat att staten skall tillförsäkra den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor. Utskottet ser därför mycket positivt på den uppgörelse som träffats och instämmer i bedömningen att uppgörelsen skapar förutsättningar för en god utveckling av svensk sjöfartsnäring. Utskottet anser därför att riksdagen bör ställa sig bakom överenskommelsen. Det innebär sålunda att stödet till de sociala avgifterna utgår med 58 000 kr per kalenderår och årsarbetskraft fr.o.m. den 1 januari 1999 t.o.m. den 31 december 2001.

Enligt förordningen (1996:1559) om statligt bidrag till svensk sjöfart skall ansökan om bidrag till kostnader för socialavgifter ges in till Rederinämnden efter utgången av det kalenderår som ansökan avser, dock senast den 31 mars. En höjning av bidraget till kostnader för socialavgifter till 58 000 kr per kalenderår kommer därför inte att påverka anslaget för budgetåret 1999.

Kostnaderna för bidragshöjningen bör enligt utskottets mening finansieras inom ramen för utgiftsområde 22. Det bör ankomma på regeringen att återkomma till riksdagen med en närmare redovisning av kostnaderna för reformen och för hur dessa skall finansieras. En utvärdering av stödet skall göras. Utskottet ser positivt på detta.

Vad utskottet nu anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Utskottets ställningstagande innebär att syftet med motionsyrkandena till väsentlig del blir tillgodosett. Något initiativ från riksdagens sida med anledning av yrkandena är därför inte erforderligt. Dessa avstyrks följaktligen.

## 11.2 Fartygsfonder m.m.

I motion T220 av Per-Richard Molén m.fl. (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om sjöfartspolitik. Yrkandet har behandlats i det föregående i den del det innehåller krav på att regeringen skall förelägga riksdagen lagförslag som gör det möjligt att genomföra den s.k. nettomodell som sjöarbetsmarknadens parter har enats om. Yrkandet omfattar emellertid även en rad andra sjöfartspolitiska frågor. Sålunda kräver motionärerna t.ex. att fartygsfonderna återinförs, att Lex Britannia upphävs, att svenska regler om personalövergång vid fartygsförsäljningar ändras så att de överensstämmer med EU:s regler samt att för sjöfarten speciella bestämmelser om sjuklön, arbetstid och semester anpassas till de generella bestämmelserna på den svenska arbetsmarknaden.

Dessa och andra frågor som motionärerna nämner har tidigare behandlats av riksdagen. Utskottet är inte berett att förorda en omprövning av riksdagens ställningstaganden i de berörda frågorna och avstyrker motion T220 yrkande 31 i nu berörd del.

I sammanhanget förtjänar nämnas att Utredningen om sjöfartens struktur- och kapital situation i sitt nyligen framlagda slutbetänkande Svensk sjöfartsnäring hot och möjligheter (SOU 1998:129) bl.a. föreslår att frågan om att införa någon form av fartygsfonder bör utredas.

## 11.3 Ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket

### 11.3.1 Regeringens överväganden och förslag

Regeringen erinrar om att den i fjolårets budgetproposition förordade att Sjöfartsverkets soliditet på sikt skulle sänkas. Soliditeten är fortfarande för hög, framhåller regeringen, och bör på sikt understiga nuvarande nivå på 50 %. Det långsiktiga målet för soliditeten bör uppgå till lägst 30 %, i enlighet med de principer som regeringen numera allmänt tillämpar för ägar krav på affärsdrivande verksamhet. Regeringen säger sig därför ha för avsikt att besluta om en extra inleverans från Sjöfartsverket under hösten 1998. Rän tabilitetsmålet bör i enlighet med verkets förslag ligga fast på 7 % av eget kapital.

Regeringen framhåller vidare att den inte har någon erinran mot Sjöfartsverkets förslag i fråga om investeringsplanens nivå och inriktning. Nivån bör enligt verket ligga på sammanlagt 337,6 miljoner kronor under perioden 1999–2001. Investeringarna inriktas till stor del på återanskaffningar. Sålunda kommer t.ex. 18 lotsbåtar att återanskaffas under treårsperioden till en kostnad av ca 140 miljoner kronor. Samtliga lotsbåtar förses med av-gaskatalysatorer. Investeringar i farleder och utmärkning samt sjökartläggning omfattar totalbelopp under treårsperioden på 34 respektive 42 miljoner kronor.

### **11.3.2 Motionsförslag**

I motion T607 av Elizabeth Nyström och Maud Ekendahl (båda m) framhålls att en sänkning av Sjöfartsverkets soliditet inte enbart bör ske genom att verket åläggs extra inleveranser av vinstmedel. Ett sådant agerande skadar på sikt Sjöfartsverket och därigenom handelssjöfarten, betonar motionärerna. I sammanhanget erinrar motionärerna om att handelssjöfarten avkrävs ett fullt kostnadsansvar för den infrastruktur och de tjänster som verket tillhandahåller. Motionärerna yrkar att riksdagen avslår regeringens förslag om sänkt soliditet för Sjöfartsverket.

### **11.3.3 Utskottets ställningstagande**

Utskottet har för sin del ingen erinran mot vad regeringen anför om det långsiktiga målet för Sjöfartsverkets soliditet och om sin avsikt att besluta om en extra inleverans av verkets vinstmedel. Utskottet tillstyrker därför regeringens förslag om ekonomiska mål för Sjöfartsverket. Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 1999–2001 är som nämnts till stor del inriktad på återanskaffningar. Utskottet tillstyrker regeringens förslag om investeringsplanen. Motion T607 (m) avstyrks.

## **11.4 Utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket**

Regeringen säger sig dela Sjöfartsverkets uppfattning att utdelningskravet bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultat efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet bör även fortsättningsvis slutligt fastställas av regeringen.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att riksdagen godkänner vad regeringen sålunda förordar.

## **11.5 Finansiella befogenheter för Sjöfartsverket**

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om att den bör bemyndigas ge Sjöfartsverket vissa finansiella befogenheter. Dessa innebär att Sjöfartsverket under år 1999 får ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 110 miljoner kronor. Kassamässigt överskott får Sjöfartsverket placera i bank och på räntebärande konto i Riksgäldskontoret.

## **11.6 Gotlandstillägget**

### **11.6.1 Bakgrund**

Genom det statliga transportstödet till färjetrafiken på Gotland subventioneras både person- och godstrafiken. Utöver detta stöd subventioneras dessutom godstrafiken enligt ett särskilt system med högstprisreglering och ett s.k. Gotlandstillägg. Bakgrunden till detta system är att transportförmedlingsföretagen tidigare tillämpade en speciell taxa för Gotlandstrafiken. Taxan var konstruerad på i princip samma sätt som taxorna för övriga transporter på

fastlandet. För att täcka färje- och hamnavgifter samt av överfarten föranledda merkostnader påfördes dock ett sjöstillägg.

Sjöstillägget slopades år 1976 samtidigt som en högsprisreglering infördes. Denna innebär att transportförmedlingsföretagens taxor för godstransporter till eller från Gotland skall motsvara taxan för en transport av motsvarande längd i landet i övrigt. För att kompensera transportförmedlingsföretagen får dessa debitera ett frakttillägg i all inrikes fjärrtrafik, det s.k. Gotlands-tillägget. Detta tillägg utgör innevarande år 0,4 % av nettofraktsumman i varje enskilt fraktavtal.

I proposition 1995/96:44 (bet. 1995/96:TU7, rskr. 1995/96:99) framhölls att högstprisregleringen och Gotlandstillägget är ett otillfredsställande system och att det på sikt borde avvecklas. Avvecklingen föreslogs ske med 0,2 procentenheter per år – från den dåvarande nivån på tillägget, som var 0,6 % – med start den 1 januari 1997. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag. Lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter skulle upphävas med utgången av år 1998.

Sedan nivån på Gotlandstillägget sänkts till 0,4 % med verkan från den 1 januari 1997 framhölls det i budgetpropositionen för år 1998 att den fortsatta avvecklingen av Gotlandstillägget borde anstå i avvaktan på en långsiktig lösning av frågan om lämplig form för stöd till godstransporter till och från Gotland. Gotlandstillägget skulle därför vara 0,4 % även under år 1998.

### **11.6.2 Regeringens överväganden och förslag**

I nu föreliggande proposition framhåller regeringen att frågan behöver beredas ytterligare och att den fortsatta avvecklingen av Gotlandstillägget bör anstå i avvaktan på att regeringen återkommer i budgetpropositionen för år 2000. Tillägget bör således vara 0,4 % även under år 1999. Regeringen föreslår därför att riksdagen antar ett i propositionen framlagt förslag till lag om ändring i lagen (1996:20) om upphävande av den nämnda lagen med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter. Ändringen innebär att den tidpunkt då lagen skall upphöra att gälla förskjuts från utgången av år 1998 till utgången av år 1999.

### **11.6.3 Motionsförslag**

I motion T220 av Per-Richard Molén m.fl. (m) framhåller motionärerna att de finner Gotlandstillägget principiellt felaktigt. Det innebär, säger motionärerna, att staten beviljar privata aktörer en ”beskattningsrätt”. Varumottagare i olika delar av Sverige reagerar också ofta mot att deras fraktkostnad inkluderar ett Gotlandstillägg. Det har också gång efter annan förts fram argument för att Gotlandstillägget inte skapar önskvärd konkurrensneutralitet fraktare emellan. Motionärerna kan därför inte godta att avvecklingen av tillägget skjuts upp ett helt år. Det föreliggande analysmaterialet bör göra det möjligt för regeringen att före den 1 juli nästa år till riksdagen återkomma med ett konkret förslag till avveckling av tillägget som tillgodoser Gotlands behov av rationella, kostnadsneutrala transporter till och från fastlandet.

I motion T226 av Lilian Virgin (s) utgår motionären från riksdagens beslut om en successiv avveckling av Gotlandstillägget och framhåller att den avveckling som hittills skett medfört olägenheter i form av försämrad lönsamhet för trädgårdsnärings- och vissa andra delar av det gotländska näringslivet. Det är av största vikt, säger motionären, att beslut om ett transportstöd för Gotland inte dröjer och att stödet utformas så att kostnaderna för frakterna inte skall vara högre till och från Gotland än för motsvarande sträcka på fastlandet.

#### 11.6.4 Utskottets ställningstagande

Utskottet ansluter sig för sin del till regeringens uppfattning att frågan om utformning av ett transportstöd för Gotland bör bli föremål för fortsatt beredning. I avvaktan på att regeringen återkommer till frågan i budgetpropositionen för år 2000 bör den fortsatta avvecklingen av Gotlandstillägget anstå under hela år 1999.

Med det sagda tillstyrker utskottet att riksdagen antar regeringens lagförslag. Motionerna T220 (m) yrkande 37 och T226 (s) avstyrks.

#### 11.7 Handelsflottans kultur- och fritidsråd

I propositionen erinras om att HKF har till uppgift att tillhandahålla sjöfolk ett attraktivt fritids- och kulturliv. Verksamheten finansieras genom en avräkning på Sjöfartsverkets farledsavgifter samt av egna avgiftsintäkter. Avräkningen på farledsavgifterna för år 1998 är 20 miljoner kronor.

Regeringen framhåller att HKF har föreslagit att 18,5 miljoner kronor av verksamheten år 1999 skall finansieras genom avräkning av farledsavgifterna. Eftersom HKF har medgivits en nettobudget i momshänseende blir avräkningen för år 1999 mindre än för närmast föregående år. HKF beräknar vidare att de egna avgiftsintäkterna uppgår till 7,3 miljoner kronor. Regeringen säger sig tillstyrka HKF:s förslag till avräkning av farledsavgifter för rådets kostnader.

Utskottet tillstyrker för sin del att riksdagen godkänner vad regeringen sålunda anför.

## 12 Luftfart

### Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet regeringens förslag om luftfart m.m., nämligen yrkandena 12–15 i regeringens hemställan.

Riksdagen bör enligt regeringen

*dels* godkänna ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 1999–2001 i enlighet med vad regeringen förordat,

*dels* bemyndiga regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordat,

*dels* bemyndiga regeringen att för år 1999 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordat,

*dels* godkänna vad regeringen anfört om Statens haverikommission.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- T217 yrkandena 7–9 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp),
- T220 yrkandena 39–41, 43–44 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- T222 yrkandena 3 och 12 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- T231 yrkande 12 av Berit Andnor m.fl. (s),
- T702 av Bertil Persson (m),
- T703 yrkande 2 av Stig Eriksson m.fl. (v),
- T707 av Kristina Zakrisson och Lennart Klockare (s).

## 12.1 Luftfartsverkets ekonomiska mål, investeringsplan och finansiella befogenheter m.m.

### 12.1.1 Regeringens förslag

I avsnittet om ekonomiska mål och resurser för Luftfartsverket anför regeringen att det långsiktiga målet för soliditet bör ligga fast på 25 %. Också räntabilitetsmålet bör ligga fast, dvs. på 8 % av eget kapital. Likaså bör prisrestriktionen för Luftfartsverkets trafikavgifter vara oförändrad, vilket innebär att trafikavgifterna får öka med högst 80 % av nettoprisindex fr.o.m. år 1993. Vad gäller Luftfartsverkets investeringsplan säger sig regeringen inte ha något att erinra mot planens nivå eller inriktning, som i allt väsentligt innebär en fortsättning enligt nu gällande treårsplan. För de tre kommande åren innefattar planen investeringar om sammanlagt 4,8 miljarder kronor, varav 1,7 miljarder kronor för budgetåret 1999. Sistnämnda belopp fördelar sig med 775 miljoner kronor på investeringar vid Arlanda flygplats, med 200 miljoner kronor på övriga flygplatser och med 375 miljoner kronor på flygtrafiktjänst. Övriga investeringar om 350 miljoner kronor inbegriper anpassningsåtgärder med anledning av Sveriges deltagande i Schengensamarbetet. Av det totalt beräknade investeringsbeloppet för de kommande tre åren beräknas drygt 2,6 miljarder, eller mer än hälften, falla på Arlanda.

I avsnittet om finansiella befogenheter föreslås att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 1999 låta Luftfartsverket få rätt att ta upp lån inom en total ram på 5,5 miljarder kronor. Vidare föreslås bl.a. att Luftfartsverket får rätt att teckna borgensförbindelser till förmån för dotterbolaget LFV Holding AB inom en total ram på 60 miljoner kronor samt placera kassamässigt överskott på närmare angivet sätt. Kapitaltäckningsgarantin till förmån för dotterdotterbolaget LFV Airport Center AB föreslås förlängd till utgången av år 2003.

### 12.1.2 Motionsförslag

I motion T217 föreslår Marianne Samuelsson m.fl. (mp) att riksdagen avslår förslagen om ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket (yrkande 7) samt finansiella befogenheter för Luftfartsverket (yrkande 8). Må-

let för Luftfartsverket bör enligt motionärerna vara att av hälso- och miljöskäl hålla flygtrafiken på låga men nödvändiga nivåer. Eftersom Sverige bör träda ut ur EU bör någon anpassning till Schengensamarbetet inte göras.

### **12.1.3 Utskottets ställningstagande**

I motion T217 (mp) yrkas avslag på regeringens förslag om ekonomiska mål, investeringsplan och finansiella befogenheter för Luftfartsverket. Utskottet tog ställning till ett liknande motionsyrkande i samband med förra årets budgetbehandling. Då konstaterade utskottet (bet. 1997/98:TU1) att det övergripande målet för Luftfartsverket innebär att verket skall anpassa sin verksamhet i enlighet med marknadens krav och utifrån de förutsättningar som statsmakterna anger för luftfarten. Riksdag och regering tar på ett övergripande plan ställning till verkets investeringsplaner och prissättning, vad gäller såväl prisnivåer som relatering till miljöpåverkan. Detta innebar enligt utskottet att Luftfartsverket inte borde åläggas att av t.ex. miljöskäl på eget bevåg verka för en begränsning av flygtrafiken. Flygets volymutveckling skulle bestämmas i annan ordning. Utskottet står fast vid denna uppfattning och är därmed inte berett att tillstyrka förslaget i motion T217 (mp) om en begränsning av flygtrafiken till "låga men nödvändiga nivåer". Vad gäller uttalandet i samma motion om att Sverige inte bör anpassa sina flygplatser till Schengensamarbetet konstaterar utskottet att Sverige, sedan anslutningsfördraget slutförhandlats och undertecknats i december 1996, deltar fullt ut i detta samarbete. Därmed måste Sverige, liksom övriga Schengenstater, vidta de förberedelseåtgärder som krävs, bl.a. genom att bygga om flygplatser. Med det anförda avstyrker utskottet motion T217 (mp) yrkandena 7 och 8 och tillstyrker vad regeringen har förordat rörande ekonomiska mål och investeringsplan samt finansiella befogenheter för Luftfartsverket.

## **12.2 Utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket**

Utskottet har ingen erinran mot vad regeringen föreslår rörande utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket.

## **12.3 Bromma flygplats och flygkapaciteten i Stockholmsområdet m.m.**

### **12.3.1 Motionsförslag**

I några motioner aktualiseras frågan om Bromma flygplats och flygkapaciteten i Stockholmsområdet. I motion T217 anför Marianne Samuelsson m.fl. (mp) att flygkapaciteten i Stockholmsområdet – liksom i hela Sverige – är fullt tillräcklig. Bromma flygplats bör av hälso- och miljöskäl snabbavvecklas (yrkande 9). I motion T220 hävdar Per-Richard Molén m.fl. (m) att en nedläggning av Bromma skulle innebära kapitalförstöring och ett avbräck för näringslivet. De korta avstånden till centrum gör Bromma till ett bra alternativ för tjänste- och affärsresor (yrkande 41). I samma motion framförs uppfattningen att flygkapaciteten i Stockholmsområdet bör utvecklas. En

begränsning av kapaciteten skulle få negativa konsekvenser för hela det svenska inrikesflyget, menar motionärerna (yrkande 43). Också i motion T702 av Bertil Persson (m) uttalas stöd för fortsatt drift vid Bromma flygplats.

I motion T707 uttalar Kristina Zakrisson och Lennart Klockare (båda s) att Kiruna flygplats skulle fungera väl som reservflygplats för den planerade fraktflygplatsen i Luleå, om rullbanan förlängdes. En sådan åtgärd skulle enligt motionärerna också vara till gagn för rymd- och miljöforskningen. Dessutom skulle turismen främjas.

### **12.3.2 Utskottets ställningstagande**

#### *Bromma flygplats och flygkapaciteten i Stockholmsområdet*

Utskottet konstaterar att frågorna om en förtida avveckling av Bromma flygplats och flygkapaciteten i Stockholmsområdet är nära förknippade med varandra. Luftfartsverket utreder för närvarande på regeringens uppdrag hur behovet av flygplatskapacitet i Stockholmsregionen skall tillgodoses på längre sikt. Uppdraget skall, enligt vad utskottet inhämtat, slutredovisas i början av år 1999. Utskottet anser att resultatet av utredningsarbetet bör avvaktas. Utskottet vill i sammanhanget också hänvisa till sitt uttalande våren 1998 med anledning av den transportpolitiska propositionen (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). I nämnda betänkande (s. 103) anförde utskottet bl.a. att ett ställningstagande till frågan om fortsatt verksamhet vid Bromma flygplats måste bygga på bl.a. två förutsättningar. För det första måste Stockholm som landets huvudstad tillförsäkras goda flygförbindelser. För det andra måste Arlanda flygplats kunna fylla sin funktion som nav i det svenska flygsystemet. Vidare uttalade utskottet att en fortsatt positiv marknadsutveckling inom luftfarten förutsatte att en tredje rullbana tillkom inom en snar framtid och att en tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholmsregionen på sikt säkerställdes.

Med hänvisning till vad som ovan anförts avstyrker utskottet motionerna T217 (mp) yrkande 9, T220 (m) yrkandena 41 och 43 samt T702 (m).

#### *Kiruna flygplats*

Förslaget i motion T707 (s) om en förlängning av rullbanan vid Kiruna flygplats an knyter till planerna på en utbyggnad av Luleå-Kallax flygstation till en stor godstrafikflygplats. I den senare frågan har utskottet inhämtat att regeringen i april 1998 tillsatte en utredningsman med uppdrag att närmare utreda förutsättningarna för en utbyggnad. En första redovisning av uppdraget redovisades i augusti 1998. På grundval av denna redovisning har regeringen (Närings- och handelsdepartementet) den 22 oktober 1998 beslutat bidra till finansieringen med 90 miljoner kronor. Till utfästelsen har fogats ett antal villkor. Bl.a. måste den fortsatta utredningen bekräfta att totalkostnaden för utbyggnaden inte beräknas överstiga 140 miljoner kronor. Vidare måste de andra myndigheter som ställt i utsikt att delfinansiera banförlängningen skriftligt bekräfta angivna belopp.

Utskottet har inte anledning att ifrågasätta motionärernas uppfattning att en förlängning av rullbanan vid Kiruna flygplats kan vara till stor nytta för den rymd- och miljöforskning som bedrivs i Kiruna. Utskottet är emellertid inte nu berett att diskutera frågan om en reservflygplats till den planerade gods- trafikflygplatsen i Luleå. Det är enligt utskottets bedömning rimligt att tänka sig att den kapacitet som en utbyggnad av sistnämnda flygplats tillskapar kommer att räcka för överskådlig tid. Med hänvisning härtill avstyrks motion T707 (s).

## 12.4 Vissa konkurrensfrågor m.m.

### 12.4.1 Motionsförslag

I två motioner aktualiseras frågan om statens ägarengagemang i SAS. Enligt vad som uttalas i motion T220 av Per-Richard Molén m.fl. (m) bör staten inte vara delägare i ett flygbolag. Det finns inga bärande skäl för att staten skall äga hälften av aktierna i SAS Sverige AB. SAS bör i första hand bli ett börsnoterat nordiskt företag med bred ägarkrets. Efter diskussioner med systerbolagen i Danmark och Norge bör samtliga aktier säljas ut (yrkande 39). Också i motion T222 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) förordas en utförsäljning av den svenska delen av SAS (yrkande 3).

I motion T220 föreslår Per-Richard Molén m.fl. (m) utförsäljning av delar av Luftfartsverket. Sålunda bör Arlanda och Landvetters flygplatser privatiseras. Dessa flygplatser står inför stora investeringar. En försäljning ger möjlighet att få fram riskvilligt kapital. Genom en privatisering skulle belastningen på statsbudgeten minska (yrkande 40). Vidare bör Luftfartsverkets bolag Swedavia AB, LFV Airport Center AB samt LFV Handling AB privatiseras, gemensamt eller vart för sig. Åtgärden ses av motionärerna som ett naturligt led i utvecklingen mot en renodling av Luftfartsverkets verksamhet (yrkande 44).

Enligt vad Kenth Skårvik m.fl. (fp) uttalar i motion T222 bör de kommunala flygplatserna inte drivas i kommunal bolagsform. De bör antingen drivas i förvaltningsform eller privatiseras (yrkande 12).

I två motioner aktualiseras problemet med höga biljettpriser på olönsamma flyglinjer. Berit Andnor m.fl. (s) anser i motion T231 att staten måste skapa förutsättningar för en väl fungerande flygtrafik i hela landet till rimliga kostnader. Motionärerna menar att flygtrafikens avreglering har medfört starkt stigande priser och försämrat utbud på vissa linjer (yrkande 12). Avregleringens negativa effekter framhålls också i motion T703 av Stig Eriksson m.fl. (v). Som exempel nämns att normalpriset för en flygbiljett mellan Gällivare och Göteborg är ca 8 000 kr. Regeringen bör utreda avregleringens konsekvenser och återkomma i ärendet till riksdagen (yrkande 2).

## 12.4.2 Utskottets ställningstagande

### *Statens ägarengagemang i SAS Sverige AB*

Frågan om statens ägarengagemang i SAS Sverige AB behandlades senast av riksdagen våren 1998. Med anledning av ett motionsyrkande erinrade utskottet (bet. 1997/98:TU10, s. 114) om att riksdagen år 1997 bemyndigade regeringen att besluta om en minskning av statens ägarandel i bolaget inom ramar för en gemensam skandinavisk politik för ägarengagemang i SAS (prop. 1996/97:126, bet. 1996/97:TU9, rskr. 1996/97:232). Bemyndigandet begränsades till förändringar innebärande en minskning av statens röstetal till 35 %. Motivet var att detta röstetal krävdes för att staten skulle kunna förhindra beslut som kräver kvalificerad majoritet, bl.a. ändringar av bolagsordningsbestämmelser om verksamhetsföremål. Vidare angavs att denna nivå också låg i linje med de allmänna riktlinjer för statens ägande i delägda aktiebolag som riksdagen godkänt. Utskottet ansåg att riksdagen borde stå fast vid 1997 års beslut. Utskottet finner inte heller nu skäl att ändra uppfattning i denna fråga. Följaktligen avstyrks motionerna T220 (m) yrkande 39 och T222 (fp) yrkande 3.

### *Privatisering av vissa svenska flygplatser*

När frågan om privatisering av vissa svenska flygplatser aktualiserades i samband med behandlingen av statsbudgeten för år 1998 konstaterade utskottet (bet. 1997/98:TU1 s. 99) att Luftfartsverket driver 14 statliga flygplatser och härutöver har hand om den civila trafiken på fem militära flygplatser. Dessa sammanlagt 19 flygplatser drivs som ett sammanhållet system där överskott som uppstår vid de stora flygplatserna, i första hand Arlanda, får täcka underskotten vid vissa mindre flygplatser. Enligt utskottets mening fanns stora fördelar med ett sammanhållet flygplatssystem. Att privatisera stora och inkomstbringande flygplatser som Arlanda och Landvetter vore, menade utskottet, att ytterligare förvärra problemet med hur överskott och underskott i flygplatsverksamhet skall balanseras. Utskottet vidhåller denna uppfattning och avstyrker med hänvisning härtill motion T220 (m) yrkande 40.

### *Avyttring av LFV Holding AB:s dotterbolag*

I samband med förra årets budgetbehandling avstyrkte utskottet (bet. 1997/98:TU1) en motion rörande avyttring av LFV Holding AB:s dotterbolag LFV Handling AB, LFV Airport Center AB och Swedavia AB, med hänvisning bl.a. till att holdingbolagets verksamhet gav ett positivt bidrag till LFV-koncernens resultat. Med samma motivering avstyrktes en motion som väcktes våren 1998 med anledning av den transportpolitiska propositionen (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10). Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan.

I sammanhanget vill utskottet nämna att planerna på ett nordiskt ägarsamarbete i fråga om ramp- och expeditionstjänst, redovisade i förra årets budgetproposition (utgiftsområde 22, s. 52), synes gå mot ett förverkligande.

Bakgrunden är att Luftfartsverket i regleringsbrevet för år 1998 fick regeringens bemyndigande att verka för ett breddat ägarsamarbete i fråga om ramp- och expeditionstjänst. Efter medgivande av regeringen har därefter Luftfartsverket förvärvat 50 % av aktierna i ett nybildat aktiebolag, Novia Holding A/S. Den andra hälften har förvärvats av det danska flygföretaget Maersk Air A/S. Nuvarande LFV Handling AB kommer att under nytt namn, Novia Sweden AB, ingå som dotterbolag till det nordiska holdingbolaget. På motsvarande sätt kommer ett danskt handlingbolag att bilda dotterbolag till Novia Holding A/S. Ägarförändringen uppges inte innebära att nuvarande LFV Handling AB:s verksamhet på Arlanda och Landvetters flygplatser upphör. Enligt Luftfartsverket pågår diskussioner om att också Finland och Norge skall engageras i det nordiska handlingsarbetet. Utskottet för sin del ser positivt på den nordiska samverkan inom ramp- och expeditionstjänst som nu har inletts. Enligt utskottets bedömning kan samarbetet förväntas stärka Luftfartsverkets konkurrensförmåga på området.

Med det anförda avstyrks motion T220 (m) yrkande 44.

#### *Associationsformen för kommunala flygplatser*

Utskottet är inte berett att nu förorda att kommunala flygplatser inte skall få drivas i form av kommunala bolag. Därför anser utskottet att riksdagen skall avslå motion T222 (fp) yrkande 12.

#### *Olönsamma linjer*

Med anledning av tidigare behandlade motionsyrkanden om höga biljettpriser och begränsat trafikutbud på vissa olönsamma linjer har utskottet konstaterat att problemet finns på flera håll i landet, där trafikunderlaget inte är tillräckligt för att motivera inrättandet av direktlinjer eller stimulera till konkurrens flygbolagen emellan. I samband med det transportpolitiska beslutet våren 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) godkände riksdagen av regeringen föreslagna principer för att tillskapa en ny myndighetsfunktion för rikstrafikfrågor. I budgetpropositionen föreslår regeringen ett särskilt anslag för den nya myndigheten Rikstrafiken. Till den nya myndighetens huvuduppgifter hör att utreda behovet och genomföra upphandling av interregional kollektivtrafik. I den transportpolitiska propositionen bedömde regeringen att upphandlingen totalt borde uppgå till 875 miljoner kronor. Utskottet förutsätter att Rikstrafiken också kommer att analysera behovet av upphandling av olönsam flygtrafik. I övrigt vill utskottet peka på att det nya system för stöd till kommunala flygplatser som regeringen föreslår i årets budgetproposition och som utskottet ställer sig bakom torde innebära väsentligt ökade förutsättningar för en bättre fungerande flygtrafik på de mindre flygplatserna. Med det anförda avstyrks motionerna T231 (s) yrkande 12 och T703 (v) yrkande 2.

## 12.5 Statens haverikommission

Utskottet har ingen erinran mot vad regeringen anför om Statens haverikommission.

## 13 Post- och telekommunikation samt informationsteknik

Regeringen erinrar om riksdagens uttalande om vikten av en årlig avrapportering från regeringen om utvecklingen på IT-området i syfte att stärka den parlamentariska förankringen. Den andra årliga skrivelsen med sådan rapportering överlämnades till riksdagen i september 1998 (skr. 1998/99:2). Dessförinnan, i juli 1998, överlämnade regeringen skrivelsen Elektronisk handel (skr. 1997/98:190) till riksdagen. Syftet med skrivelsen är att ge en sammanhållen översikt över de olika frågor som berörs av utvecklingen av elektronisk handel och att redogöra för regeringens inställning.

Båda dessa skrivelser kommer att behandlas av utskottet under våren 1999. Regeringen aviserar dessutom att riksdagen kommer att få sig förelagd, i slutet av innevarande år, en lägesrapport om datoromställningen inför millennieskiftet och, under år 1999, ett förslag till en samlad IT-säkerhetsstrategi.

Under den allmänna motionstiden i år har väckts ett flertal motionsyrkanden om post-, tele- och IT-frågor. Alla dessa yrkanden kommer att behandlas av utskottet under våren 1999.

Vad utskottet nu har att ta ställning till är ett förslag av regeringen om bemyndigande för regeringen att, för ändamål som omfattas av ramanslaget C 2 *Upphandling av samhällsåtaganden*, under år 1999 ikläda staten ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter om högst 200 miljoner kronor efter år 1999.

Anslaget används till att trygga funktionshindrades behov av effektiva telekommunikationer och posttjänster genom upphandling. Det föreslagna bemyndigandet syftar till att möjliggöra den ökade kostnadseffektivitet som en upphandling omfattande flera budgetår kan innebära. Bemyndigandet innebär inte att anslaget får överskridas.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

## 14 Statens järnvägar, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster m.m.

### Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet fyra regeringsförslag om SJ och samhällsköpta tjänster. Det gäller yrkandena 17–20 enligt vilka riksdagen föreslås

*dels* godkänna ekonomiska mål och investeringsplan för Statens järnvägar för perioden 1999–2001 i enlighet med vad regeringen i propositionen anför,

*dels* bemyndiga regeringen att för år 1999 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen i propositionen anför,

*dels* bemyndiga regeringen att, för ändamål som omfattas av ramanslaget D 2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m., under år 1999 upphandla interregional persontrafik på järnväg m.m. som innebär utgifter om högst 404 000 000 kr under år 2000,

*dels* bemyndiga regeringen att, för ändamål som omfattas av ramanslaget D 2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m., under år 1999 upphandla flygtrafik på sträckan Umeå–Östersund som innebär utgifter om högst 5 000 000 kr under år 2000.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- T203 av Bengt-Ola Rytting m.fl. (s),
- T205 av Barbro Johansson och Mikael Johansson (mp),
- T217 yrkande 13 av Marianne Samuelsson m.fl (mp),
- T223 yrkandena 42–43 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- T230 yrkandena 6 och 8 av Sven Bergström m.fl. (c),
- T231 yrkande 13 av Berit Andnor m.fl. (s),
- T521 av Susanne Eberstein (s),
- T527 yrkande 2 av Sven Bergström m.fl. (c, s, m, v, kd, mp),
- T542 i denna del av Rune Berglund och Berit Andnor (s),
- T545 av Hans Andersson m.fl. (v),
- T705 av Agne Hansson och Lena Ek (c),
- T706 av Carin Lundberg m.fl. (s).

## 14.1 Statens järnvägar

### 14.1.1 Regeringens förslag

#### *Ekonomisk utveckling*

Av propositionen framgår att SJ inte nådde sina ekonomiska mål under år 1997. Soliditeten blev 10,6 % (mål 30 %) medan räntabiliteten på eget kapital blev negativ med minus 19,4 % (mål 7 %). Resultatet efter finansnetto blev för koncernen minus 641 (224) miljoner kronor. Rensat från engångsposter förbättrades emellertid resultatet med knappt 500 miljoner kronor jämfört med året innan. Persontrafikens totala volym mätt i personkilometer ökade med 1 % jämfört med år 1996. Godstransportvolymerna mätt i nettotonkilometer ökade med drygt 1 % jämfört med år 1996.

#### *Verksamhetsinriktning*

Regeringen anger att SJ:s uppdrag är att bedriva en effektiv järnvägstrafik på affärsmässiga villkor. SJ skall ha en stark och sund ekonomi samt fortsätta utvecklas som ett effektivt och konkurrenskraftigt transportföretag med järnvägstrafik som huvudverksamhet. Övrig verksamhet som inte stödjer kärnverksamheten skall på sikt avvecklas. Trafikavtal som inte har förutsättningar att utvecklas till lönsam trafik skall offereras till staten för upphandling. Arbetet med att renodla SJ:s roll som järnvägsoperatör i enlighet med 1998 års transportpolitiska beslut (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) fortsätter. Regeringen anser att SJ, som ett effektivt trans-

portföretag, har en viktig roll till följd av de förändringar som på sikt sker inom Europa och med den nya Öresundsförbindelsen. Regeringen stöder kommissionens förslag om att reformera järnvägssektorn i Europa, vilket bl.a. förutsätter att järnvägsföretagen skall ha en långsiktigt hållbar ekonomisk ställning.

#### *Ekonomiska mål och resurser*

Regeringen anser att det är viktigt att SJ har en ekonomisk styrka som gör det möjligt att klara de påfrestningar som den ökande konkurrensen och en fortsatt prispress medför. SJ skall nå en sådan lönsamhetsnivå att SJ kan utvecklas och möta en föränderlig omvärld av egen kraft. Samtidigt är det ett faktum att SJ:s ekonomiska situation avviker stort från de uppsatta ekonomiska målen. Eftersom tillväxten är låg innebär detta att ansträngningarna på kort sikt till största del handlar om att effektivisera resursanvändningen.

Regeringen erinrar vidare om att SJ är ålagd att självfinansiera sin verksamhet. Det innebär att finansiering av investeringar skall ske utan tillskott från ägarna. Beräkningar visar att det egna kapitalet måste öka med ca 3 500 miljoner kronor för att en soliditet på 30 % skall nås. Ett soliditetsmål på 30 % för den treåriga planeringsperioden skulle därmed betyda krav på ett årligt resultat på ca 1 200 miljoner kronor. Detta skall jämföras med att SJ för innevarande år beräknar nå ett nollresultat samt att SJ, under planeringsperioden åren 1999–2001, bedömer att ett resultat kan nås på 250–300 miljoner kronor per år.

Enligt regeringen är det mot denna bakgrund uppenbart att SJ under den förestående planeringsperioden inte kommer att nå soliditetsmålet på 30 %. Samtidigt är ett soliditetsmål på 30 % en rimlig nivå för SJ:s verksamhet. Regeringen vidhåller därför att den långsiktiga inriktningen bör vara en soliditet på 30 % och bedömer att målet kan uppnås genom en soliditetsökning med i genomsnitt två procentenheter per år. Vad beträffar målet för räntabiliteten på 7 % kommer detta mål enligt SJ att uppnås. Detta skall ses mot bakgrund av att det kapital som ålagts viss förräntning nu är så pass litet.

Regeringen understryker vidare vikten av att det pågående åtgärdsprogrammet efterföljs av ytterligare resultatförbättrande åtgärder. I ett långsiktigt perspektiv är det emellertid inte hållbart att endast arbeta med kostnadssidan utan även SJ:s intäkts sida måste bidra till en förbättrad ekonomisk situation för SJ. Regeringen anser att SJ även fortsättningsvis bör få disponera överskott i sin verksamhet utan att inleverera avkastning på det egna kapitalet.

#### *Finansiella befogenheter*

Sedan 1988 års trafikpolitiska beslut har SJ haft särskilda befogenheter i en rad finansiella frågor som t.ex. försäljning av fast egendom. Syftet har varit att underlätta omstruktureringar i verksamheten och att den skall drivas under så bolagsliknande förhållanden som möjligt inom ramen för affärsverksformen. Det har bl.a. inneburit att koncernens investeringar finansieras huvudsakligen med leasing. Betalningsåtagandet för samtliga finansiella lea-

singkontrakt uppgick år 1997 till 6 743 miljoner kronor. Lånen uppgick år 1997 till 1 780 miljoner kronor i SJ-koncernen. SJ har under år 1998 en total låneram på 9,2 miljarder kronor, i vilken leasing ingår.

Regeringen anser att gällande beslutsordning och befogenheter i huvudsak bör ligga fast under perioden 1999–2001. Mot denna bakgrund föreslås att riksdagen bemyndigar regeringen att ge SJ följande finansiella befogenheter för år 1999:

- godkänna aktieöverföringar mellan SJ och AB Swedcarrier,
- godkänna avtal som SJ träffar om försäljning av fast egendom och aktier inom en ram på 3,1 miljarder kronor med avyttringar fr.o.m. år 1994 intagna i ramen,
- fastställa beloppsgräns för försäljning av fast egendom och aktier från SJ,
- låta SJ förvärva, förvalta och avyttra aktier inom ramen för den beslutade koncernstrategin,
- låta SJ besluta om organisationsfrågor vad gäller avyttringar av verksamhetsgrenar som inte bidrar till att stärka och stödja järnvägsverksamheten,
- låta SJ använda den typ av finansieringsform (lån, leasing etc.) som ger den lägsta kostnaden för SJ sett över investeringens ekonomiska livslängd,
- tillföra SJ utdelning från AB Swedcarrier.

Regeringen föreslår vidare att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 1999 låta SJ få rätt att:

- ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 9,2 miljarder kronor,
- teckna borgensförbindelser till förmån för bolag inom SJ-koncernen inom en total ram på 1,9 miljarder kronor,
- placera kassamässigt överskott hos Riksgäldskontoret och på marknaden.

#### **14.1.2 Motionsförslag**

Johnny Gylling m.fl. (kd) framhåller i motion T223 att SJ:s ekonomiska problem gör det nödvändigt att det förändringsarbete som nu inletts för att rationalisera SJ får full genomslagskraft. För att SJ skall utvecklas positivt krävs att staten som ägare upprätthåller omvandlingstrycket på SJ bl.a. genom långtgående avkastningskrav.

#### **14.1.3 Utskottets ställningstagande**

##### *SJ:s ekonomiska mål och investeringsplan*

Under den senaste tioårsperioden har SJ genomfört ett omfattande förändringsarbete. SJ har därmed utvecklats i riktning mot ett modernt, effektivt och kundinriktat transportföretag. De stora förändringar som gjorts inom den svenska järnvägen har rönt stor uppmärksamhet utomlands. SJ upplevs i dag vara ett modernt företag och har på många områden blivit ett föredöme för

andra järnvägar. Enligt effektivitetsmättet transportarbete per anställd är t.ex. SJ mer än dubbelt så effektivt som genomsnittet av Europas nationella järnvägar och 50 % bättre än den näst effektivaste.

Trots omfattande moderniseringar, rationaliseringar och effektiviseringar har dock SJ fortfarande allvarliga ekonomiska problem. Det ekonomiska mål som angetts av riksdagen har inte uppnåtts. Det redovisade resultatet för SJ-koncernen har dessutom tidigare i stor utsträckning skapats genom utdelningar och engångsintäkter från försäljning av dotterbolag. Vidare gäller att järnvägens marknadsandel för såväl person- som godstransporter har minskat.

Utskottet anser att väl fungerande järnvägstransporter är en viktig förutsättning för att tillgodose näringslivets behov av långväga transporter och för att bygga upp en effektiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik. Det är därför viktigt att det kan erbjudas en högkvalitativ och miljöanpassad järnvägstrafik på de marknader där järnvägen har utvecklingsmöjligheter. Det betyder att SJ måste ha möjligheter att möta framtidens transportmarknad som ett offensivt och konkurrenskraftigt företag.

Genom 1998 års transportpolitiska beslut har järnvägstrafiken givits förbättrade utvecklingsmöjligheter. Ett nytt banavgiftssystem införs fr.o.m. år 1999 som ger en kostnadsänkning för järnvägstrafiken med omkring 700 miljoner kronor. Vidare övertar Banverket ansvaret för delar av det bannät i form av anslutande spår till terminaler, hamnar och industrier som SJ i dag förvaltar. Genom bildandet av Godstransportdelegationen och Rikstrafiken ges också ökade förutsättningar för att skapa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet där järnvägens utvecklingsmöjligheter kan tas till vara.

Utskottet delar mot denna bakgrund regeringens bedömning att SJ:s ekonomi måste konsolideras. Utskottet vill också för egen del understryka vikten av att ytterligare ansträngningar görs så att en positiv utveckling kan ske på intäktssidan genom en ökad järnvägstrafik.

Med hänvisning till det anförda har utskottet inga erinringar mot regeringens förslag till ekonomiska mål och investeringsplan för perioden 1999–2001. Det innebär att SJ:s mål även fortsättningsvis skall vara att bedriva en effektiv och miljövänlig järnvägstrafik på affärsmässiga villkor. Vidare gäller som koncernstrategi att en koncentration skall ske till kärnverksamheten, dvs. till att utveckla järnvägstrafiken. SJ-koncernen skall ha en sund finansiell ställning med balans mellan rörelserisken och den finansiella risken. Som mål bör gälla att resultatet efter skattemotsvarighet skall uppgå till 7 % av eget kapital och att den långsiktiga inriktningen är en soliditet på lägst 30 %. Som regeringen framhåller bör soliditeten öka med i genomsnitt minst två procentenheter per år.

Utskottet efterlyste i samband med behandlingen av 1998 års budgetproposition en bedömning av åtgärder som är nödvändiga för att stabilisera SJ. Med hänsyn till den ekonomiska situation som SJ för närvarande befinner sig i vill utskottet understryka vikten av att en omsorgsfull uppföljning sker av den fortsatta utvecklingen på järnvägsområdet och att regeringen redovisar för riksdagen hur den anser att järnvägstrafiken kan vidareutvecklas.

Utskottet övergår därefter till motion T223 av Johnny Gylling m.fl. (kd) om att staten som ägare bör upprätthålla omvandlingstrycket på SJ genom bl.a. långtgående avkastningskrav. Utskottet bedömer att regeringens förslag till ekonomiska mål för SJ skapar sådana ekonomiska drivkrafter att det nödvändiga fortsatta arbetet med att förbättra resultatet får tillräcklig genomslagskraft. Det betyder att syftet med det aktuella motionsyrkandet får anses vara tillgodosett. Något initiativ från riksdagen är därför inte erforderligt. Utskottet avstyrker följaktligen motion T223 (kd) yrkande 43.

#### *Finansiella befogenheter*

Utskottet konstaterar att SJ inom ramen för en utvecklad affärsverksform har fått ett klart ekonomiskt ansvar och en betydande grad av handlingsfrihet i såväl ekonomiska som organisatoriska frågor. Enligt utskottets mening är det betydelsefullt att SJ ges sådana finansiella befogenheter även fortsättningsvis. Regeringens förslag innebär att SJ:s finansiella befogenheter i huvudsak kvarstår oförändrade. Utskottet har därför inga erinringar mot regeringens förslag.

## 14.2 Upphandling av järnvägstrafik m.m.

### **14.2.1 Regeringens förslag**

Regeringen redovisar i budgetpropositionen att staten för trafikåret 1999 har upphandlat järnvägstrafik av SJ på tretton trafikrelationer. Trafiken är av samma omfattning som för år 1998 med undantag för sträckan Karlstad–Göteborg som tillkommit.

#### *Upphandlad tågtrafik för år 1999*

- Nattågen mellan Stockholm och övre Norrland inkl. Malmbanan
- Nattåg mellan Göteborg och övre Norrland under perioder med hög efterfrågan
- Östersund–Storlien
- Sundsvall–Östersund
- Västerås–Katrineholm
- Mjölby–Örebro
- Borlänge–Mora
- Gävle–Avesta–Krylbo–Hallsberg
- Gävle–Borlänge–Hallsberg
- Uddevalla–Herrljunga–Borås
- Nässjö–Falköping–Skövde
- Kalmar/Karlskrona–Alvesta–Göteborg
- Karlstad–Göteborg

Av propositionen framgår att det inför trafikåret år 2000 blir aktuellt med en helt ny upphandling för samtliga linjer som i dag upphandlas samt för tågtrafiken på Väst kustbanan. Regeringen anger dock att det för närvarande är svårt att mer säkert ange anslagsbehovet för den upphandling som skall ske år 1999 och som avser trafiken år 2000. Det sammanhänger bl.a. med över-

gången till ett nytt upphandlingssystem i enligt med 1998 års transportpolitiska beslut. I det uppdrag som lämnats för att utreda verksamhetsmål, preciserade arbetsuppgifter och organisation för den av riksdagen beslutade myndigheten Rikstrafiken ingår att utveckla och föreslå nya riktlinjer för upphandlingen av trafik, vilket kan komma att påverka bedömningen av vilken omfattning upphandlingen bör ha.

Vidare gäller att den från den 1 januari 1999 avskaffade skadeprövningen gentemot den interregionala järnvägstrafiken vid tillståndsgivning för linjetrafik med buss och kommande förändring av fordonsskatten för bussar kan komma att påverka omfattningen av upphandlingen. Då effekten av dessa förändringar för närvarande inte kan beräknas med tillräcklig noggrannhet bör enligt regeringen kostnadsramen för år 2000 räknas upp schablonmässigt inklusive tillägg för förvaltningskostnader.

Regeringen föreslår mot den bakgrunden att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 1999 upphandla interregional persontrafik på järnväg m.m. som innebär utgifter om högst 404 miljoner kronor under år 2000.

#### 14.2.2 Motionsförslag

*Tågförbindelserna mellan Stockholm och Östersund på norra stambanan via Ljusdal och Bollnäs behandlas i tre motioner.*

Sven Bergström m.fl. (c, s, m, v, kd, mp) konstaterar i motion T527 att snabbtågssatsningen på Ostkustbanan har kommit en bra bit på väg och ser ut att bli en stor framgång. När projektet är fullföljt inom något år förkortas restiderna avsevärt och tåget kan ännu mer framgångsrikt konkurrera med andra färdstätt. Ett allvarligt bekymmer är dock att SJ:s intresse av att köra snabbtåg på norra stambanan nu förefaller mycket svalt, trots att man i tidigare yttranden till Banverket starkt understrukt vikten av snabbtågsanpassning av stambanan över Bollnäs och Ljusdal. För att skingra den osäkerhet som skapats för företag, kommuner och enskilda längs banan är det enligt motionärerna mycket angeläget att ett entydigt besked kan ges om att tidigare riksdagsbeslut och planer gäller om att banan kommer att trafikeras med snabbtåg via Bollnäs och Ljusdal.

Sven Bergström m.fl. (c) anger i motion T230 yrkande 6, att om de kraftfulla investeringarna i järnvägsnätet skall få avsedd effekt och stärka järnvägens konkurrenskraft krävs att snabbtågsplaneringen fullföljs som tidigare planerats. Det innebär bl.a. att stambanan i södra Norrlands inland på relationen Stockholm–Östersund bör trafikeras med snabbtåg.

Rune Berglund och Berit Andnor (båda s) framhåller i motion T542 att väl fungerande, snabba och bekväma kommunikationer är en förutsättning för regional utveckling. För Gävleborgs och Jämtlands län är det avgörande för en positiv utveckling att det finns goda transportmöjligheter både vad gäller gods och persontransporter genom Atlantbanan. Mot denna bakgrund efterlyses ett klagörande om att norra stambanan kommer att trafikeras med snabbtåg enligt tidigare planer.

Susanne Eberstein m.fl. (s) anger i motion T521 att *tågtrafiken på Mittlinjen*, dvs. järnvägslinjen mellan Östersund och Sundsvall, har stor betydelse såväl

för regional pendling som för interregionala resor. Tågen har 70 % genomsnittsbeläggning, vilket är mycket högt. I högtrafik är tågen fullsatta. Sedan Mitthögskolan inrättades har resorna ökat markant. Tågförbindelsen har därför stor betydelse för högskolans utveckling. För att trafiken skall överleva och utvecklas har trafiken hittills upphandlats av staten. Motionärerna understryker mot denna bakgrund vikten av att tågtrafiken på Mittlinjen även fortsättningsvis upphandlas av staten.

I motion T217 framhåller Marianne Samuelsson m.fl. (mp) att de *grundläggande principerna* för statens trafikupphandling bör förändras. Enligt motionen bidrar upphandlingen av interregional järnvägstrafik till att hålla Sverige levande och skapar förutsättningar för miljövänligare persontransporter. Till skillnad från i dag bör dock inte bara regionalpolitiskt viktig tågtrafik upphandlas utan även tågtrafik som är miljöpolitiskt angelägen. Det betyder att upphandling även bör göras av företagsekonomiskt olönsamma trafiksträckor som har ett högt samhällsekonomiskt värde, inräknat miljövinster. Nivån på upphandlingen bör bestämmas varje år i samband med statsbudgetarbetet och stå i proportion till behov och statsfinansiellt utrymme. Resurserna till Rikstrafikens upphandling av interregional persontrafik bör förstärkas för år 2000 och 2001 med 164 respektive 179 miljoner kronor. Om en sådan höjning genomförs blir det möjligt att behålla strategiska trafiksträckor för arbetspendling, nattågstrafik m.m.

### 14.2.3 Utskottets ställningstagande

Utskottet vill med anledning av de motioner som efterlyser ett klarläggande om *tågtrafiken mellan Stockholm och Östersund* hänvisa till riksdagens beslut våren 1998 om Regional tillväxt – för arbete och tillväxt (prop. 1997/98:62 delvis, bet. 1997/98:AU11, rskr. 1997/98:204). I trafikutskottets yttrande till arbetsmarknadsutskottet (1997/98:TU3y) framhölls att utskottet ansåg det angeläget att utveckla tågförbindelserna mellan Stockholm och Östersund. Utskottet såg därför positivt på vad regeringen anförde om att snabbtågsanpassningen av stambanan mellan Stockholm och Östersund borde tidigareläggas med fem år. Beträffande de motionsyrkanden som väcktes om att tågtrafiken borde framföras på Norra stambanan via bl.a. Ljusdal och Bollnäs erinrade utskottet om det nya systemet med trafikupphandling. Det innebär bl.a. att trafikmyndigheten Rikstrafiken skall, utifrån ett kundorienterat helhetsperspektiv, verka för att åstadkomma ett samverkande kollektivtrafiksystem genom att bl.a. upphandla interregional persontrafik. Utskottet förutsatte i sitt yttrande att Rikstrafiken kommer att verka för att den interregionala persontrafiken på sträckan Stockholm–Östersund fortlöpande utvecklas och förbättras. Arbetsmarknadsutskottet instämde i sitt betänkande i de bedömningar och de slutsatser som kom till uttryck i trafik-utskottets yttrande.

Utskottet har inte ändrat uppfattning. På riksdag och regering bör det i första hand ankomma att lägga fast riktlinjer och ange ekonomiska kostnadsramar för statens upphandling av kollektivtrafik. En viktig uppgift är vidare att initiera och granska uppföljningar och utvärderingar. Däremot bör det

normalt inte ankomma på riksdag och regering att i detalj lägga fast vare sig tidtabeller, precisera var tåguppehåll skall ske eller ange vilka delsträckor av bannätet som skall trafikeras av olika tågförbindelser. Enligt utskottets mening får det förutsättas att Rikstrafiken, tillsammans med berörda lokala och regionala parter och trafikföretag, har en sådan kompetens och kunskap om trafikbehov och trafikeringförutsättningar att ett väl fungerande trafiksystem kan erbjudas. Utskottet är därmed inte berett att vidta någon åtgärd med anledning av motionerna T230 (c), T527 (c, s, m, v, kd, mp) och T542 (s) i nu behandlad del.

Beträffande motion T521 (s) om *tågtrafiken på Mittlinjen* vill utskottet klargöra att staten sedan år 1998 upphandlar fyra dubbelturer på banan. Samma trafikomfattning ingår i statens trafikupphandling för år 1999. Trafiken bedöms därmed fylla en viktig regional och interregional trafikuppgift. Det betyder att fortsatt statlig upphandling av denna trafik är en utgångspunkt för den nu förestående upphandlingen för år 2000. Vidare kan nämnas att SJ avser att förstärka trafiken med ytterligare ett tågpar, främst för att möjliggöra anslutning till snabbtågtrafiken i Sundsvall. Utskottet bedömer därmed att syftet motion T521 (s) torde komma att tillgodoses.

I motion T217 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp) behandlas vissa *grundläggande principer* för statens trafikupphandling. Utskottet vill med anledning härav erinra om att enligt 1998 års transportpolitiska beslut skall Rikstrafiken utveckla landets kollektivtrafik genom att bl.a. upphandla långväga persontrafik som inte kan drivas på företagsekonomiska villkor men som är viktig för trafikförsörjningen. Det innebär att trafikupphandlingen skall anpassas bl.a. till kravet på en god miljö. Som ett exempel på trafik som därmed kan upphandlas kan nämnas tågtrafiken på Väst kustbanan. Enligt utskottets mening torde därför syftet med den aktuella motionen i nu behandlad del bli tillgodosett. Något initiativ från riksdagens sida är inte erforderligt. Motionsyrkandet avstyrks därför.

Utskottet övergår därefter till regeringens förslag om *kostnadsram för trafikupphandlingen* för trafikåret 2000.

Utskottet har i samband med 1998 års transportpolitiska beslut förutsatt att riksdagen får möjlighet att ta del av kostnadsramen för den framtida trafikupphandlingen och att riktlinjerna för verksamheten kommer att redovisas för riksdagen. Utskottet konstaterar att regeringens förslag till kostnadsram på 405 miljoner kronor i stort motsvarar den kostnad som riksdagen beslutat om de senaste åren. Utskottet anser det rimligt att denna kostnadsram även blir vägledande för upphandlingen av tågtrafik år 1999. Utskottet noterar samtidigt att den kostnadsavlastning som skett genom sänkta banavgifter för järnvägstrafiken genom 1998 års transportpolitiska beslut bör innebära ett ökat ekonomiskt utrymme för trafikupphandling.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker regeringens förslag till kostnadsram för köp av interregional persontrafik för år 2000 och avstyrker motionerna T217 (mp) yrkande 13, T230 (c) yrkande 6, T521 (s), T527 (s, c, m, v, kd, mp) yrkande 2 och T542 (s) i nu behandlad del.

## 14.3 Flygtrafiken Umeå–Östersund

### 14.3.1 Regeringens förslag

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 1999 upphandla flygtrafik på sträckan Umeå–Östersund som innebär utgifter om högst 5 miljoner kronor under år 2000.

### 14.3.2 Motionsförslag

Carin Lundberg m.fl. (s) framhåller i motion T706 att den kommande upphandlingen av regional- och sjukvårdspolitiskt motiverad interregional flygtrafik i Norrland från år 2000 bör göras enligt följande utgångspunkter:

- Ett basnät omfattande minst tre dubbelturer per vardag och en dubbeltur helgdagar på sträckorna mellan Umeå och Östersund, Sundsvall, Luleå, Gällivare och Kiruna.
- Med hänsyn till regionsjukvårdens krav på flygplanens standard och kvalitet.
- Endast plantyper som SAAB 340, Shorts 360 och Fokker 27 klarar den aktuella beläggningen och standardkraven för Norrlandsflyget med möjlighet till tillväxt.
- En samlad upphandling av det interna Norrlandsflyget genom Rikstrafiken.
- Upphandling med särskilt avsatta statliga medel som leder till att det interna Norrlandsflyget blir ett folkflyg med rimliga priser.
- Erfarenheterna från hittillsvarande upphandling av flygtrafik mellan Östersund och Umeå tas till vara vad gäller bl.a. anbudsinfordran och avtalens utformning, samråd med berörda parter i Norrland, samordning med övrigt flyg från angivna destinationer etc.

### 14.3.3 Utskottets ställningstagande

Av budgetpropositionen framgår att Delegationen för köp av viss kollektivtrafik har gjort bedömningen att den aktuella flygtrafiken mycket väl, ur transportteknisk synvinkel, skulle kunna bedrivas med flygplan av mindre storlek än dagens. Detta skulle enligt Delegationen ge en bättre trafikstandard samtidigt som det är troligt att statens kostnader för trafiken kraftigt skulle minska. Mot detta talar dock enligt regeringens bedömning de regionala sjukvårdsorganisationernas krav på flygplan av viss storlek och standard för att underlätta de sjukresor som är orsaken till statens engagemang i trafiken.

Utskottet delar regeringens bedömning att sjukvårdens kvalitetskrav bör vara utgångspunkten för upphandlingen av den aktuella flygplanstrafiken. Utskottet konstaterar vidare att enligt 1998 års transportpolitiska beslut skall en ny myndighet Rikstrafiken inrättas. Rikstrafiken skall bl.a. upphandla långväga persontrafik som inte kan drivas på företagsekonomiska villkor men som är viktig för trafikförsörjningen. Rikstrafiken skall utifrån ett kundorienterat helhetsperspektiv verka för att åstadkomma ett samverkande kollektivtrafiksystem som bidrar till att de transportpolitiska målen uppfylls. Rikstrafiken har därvid möjlighet att upphandla annan trafik än tågtrafik.

Utskottet tillstyrker följaktligen regeringens förslag att den bemyndigas, att, för ändamål som omfattas av ramanslaget D 2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m., under år 1999 upphandla flygtrafik på sträckan Umeå–Östersund som innebär utgifter om högst 5 miljoner kronor under år 2000. Motion T706 (s) avstyrks. Syftet med den torde dock komma att tillgodoses.

## 14.4 Andra trafik- och upphandlingsfrågor

### 14.4.1 Motionsförslag

#### *Upphandling av flygtrafik*

Sven Bergström m.fl. (c) framhåller i motion T230 (yrkande 8) att ett system för statlig upphandling av flygtrafiktjänster som är regionalpolitiskt viktiga men kommersiellt mindre intressanta bör införas. Denna upphandling bör finansieras genom att en avgift tas ut på övriga inrikes flygresor. Regeringen bör snarast återkomma, dock senast i samband med vårbudgeten 1999, med förslag till riksdagen angående den närmare utformningen av ett sådant system.

Agne Hansson och Lena Ek (c) anger i motion T705 att flygets konkurrensutsättning inte har gett gotlänningarna en tillfredsställande flygtrafik med rimliga biljettpriser. Avregleringen av inrikesflyget har också drabbat Gotland extra hårt, dels genom att flygavståndet till fastlandet är förhållandevis kort, dels genom Gotlands extrema beroende av fungerande flygkommunikationer. Marknaden är dessutom begränsad och konkurrens från andra kommunikationsmedel saknas under större delen av året med undantag av kvälls- och nattgående färjor med en gångtid på cirka fem timmar. Enligt motionärerna skulle ett sätt att sänka kostnaderna kunna vara att införa ett system för statlig upphandling av flygtrafiktjänster som är regionalpolitiskt viktiga men kommersiellt mindre intressanta. En sådan åtgärd skulle kunna finansieras genom att en avgift tas ut på övriga inrikes flygresor. Mot denna bakgrund föreslås att regeringen snarast utarbetar ett förslag till hur staten kan upphandla regionalpolitiskt viktiga flygtrafiktjänster för att sänka flygpriserna till och från Gotland.

#### *Informationssystem*

Johnny Gylling m.fl. (kd) framhåller i motion T223 (yrkande 42) att för handikappade och andra grupper, som av olika skäl inte har tillgång till egen bil, är ett väl fungerande kollektivtrafiksystem en förutsättning för rörlighet och därmed livskvalitet. En stor brist i det svenska systemet är att det saknas samlad information om kollektiva resmöjligheter. Enligt motionen bör det i framtiden vara naturligt att resenärer hemma i sin dator eller exempelvis på järnvägsstation, busstation eller postkontor kan informera sig om kollektivtrafiken. Det förutsätter dock att alla aktörer inom kollektivtrafiken i Sverige samverkar. I dag finns ett sådant samarbete mellan SJ och trafikhuvudmännen. Detta samarbete kan dock svårligen utvecklas på rent företagsekono-

miska grunder. Regeringen bör därför utreda möjligheterna att genomföra en kraftfull satsning på ett samlat informationssystem för landets kollektivtrafik.

Berit Andnor m.fl. (s) konstaterar i motion T231 att en god kommunikationsstandard kräver samordning mellan bil-, buss-, järnvägs- och flygtrafik. Detta tycks dock inte vara möjligt med dagens system, där varje företag fastställer egna turlistor, egna taxor och svarar för den egna informationen. Motionärerna framhåller därför vikten av att de olika trafikföretagens informationssystem kopplas ihop och förbättras så att hela Sverige får en god kommunikationsstandard. Detta är särskilt angeläget i skogslänen, där avstånden är stora och ett enskilt trafikslag sällan har en tillräckligt hög servicegrad för att ensamt kunna fylla konsumenternas behov.

#### *Kollektivtrafikkort*

Barbro Johansson och Mikael Johansson (båda mp) föreslår i motion T205 att en utredning tillsätts för att pröva möjligheterna att införa ett rikresekort för att underlätta kollektivtrafikresandet. Kortet, som bör ha formen av ett kontokort, skall vara heltäckande för hela Sveriges kollektivtrafik och gälla för all persontrafik på land och till sjöss. Sverige bör indelas i två resandezoner, där en zon omfattar tätortstrafik och den andra zonen landbygdstrafik. En halvering av nu gällande zonpriser i tätort föreslås och ett pris per kilometer på landsbygd, vilket skulle kunna gälla för järnväg och också för vattenleder. Utredningen bör belysa möjligheterna för framtida platsreservationer via automater på järnvägsstationer och buss eller båtterminaler, återladdningsservice i närbutiker, kiosker eller bensinstationer.

#### *Rikstrafikens lokalisering*

Bengt-Ola Rytter m.fl. (s) behandlar i motion T203 lokaliseringen av den nya myndigheten Rikstrafiken. Enligt motionärerna passar Rikstrafiken sällsynt väl in i den myndighetsstruktur som redan är etablerad i Dalarna.

#### *Internationella tågförbindelser*

Hans Andersson m.fl. (v) påtalar i motion T545 att Sveriges järnvägsförbindelser till kontinenten har varit undermåliga under lång tid. De senaste åren har inte ens en direkt ligg- och sovvagnsförbindelse funnits mellan Stockholm och Hamburg. Med Öresundsbronns tillkomst kan dock förutses att resandet kommer att öka kraftigt mellan Sverige och Danmark samt vidare till kontinenten. För att en så stor del som möjligt av denna trafikökning skall kunna gå på järnväg bör SJ erbjuda biltåg. En snabb, bekväm nattförbindelse med rimliga priser Stockholm–Hamburg med liggvagnar, sovvagnar och biltransportvagnar borde enligt motionärerna vara attraktiv både för affärsresenärer, vanliga resenärer och turister. Därmed kan många resenärer lockas att välja tåget framför flyget eller bilen.

#### 14.4.2 Utskottets ställningstagande

##### *Upphandling av flygtrafik*

Inom ramen för det transportpolitiska beslutet den 2 juni 1998 har riksdagen beslutat att godkänna principerna för att tillskapa en myndighetsfunktion för rikstrafikfrågor. Huvuduppgiften för den nya myndigheten, Rikstrafiken, skall vara att utifrån ett kundorienterat helhetsperspektiv verka för att åstadkomma ett samverkande kollektivtrafiksystem som bidrar till att de transportpolitiska målen uppfylls.

Ett viktigt instrument för Rikstrafiken är upphandling av trafik. Där det inte finns förutsättningar för att kommersiellt driva interregional trafik, eller där trafik inte kan upprätthållas i trafikhuvudmännens regi, skall staten genom Rikstrafiken kunna upphandla transportpolitiskt motiverad interregional persontrafik. Rikstrafiken skall sträva efter att minimera kostnaden för den upphandlade trafiken. Alternativa trafiklösningar bör därför systematiskt prövas.

Utskottet konstaterar att Rikstrafiken har möjlighet att handla upp flygtrafik som är transportpolitiskt motiverad. Rikstrafiken kan därmed påverka såväl trafikutbud som prissättning. Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att vidta någon åtgärd med anledning av motionerna T230 yrkande 8, och T705 (båda c). Motionsyrkandena avstyrks följaktligen.

##### *Informationssystem*

Utskottet delar den uppfattning som kommer till uttryck i motionerna T223 (kd) och T231 (s) att det är av stor vikt att informationen om de kollektiva transportsystemen förbättras och blir mer heltäckande. För att främja en ökad kollektivtrafik är det nödvändigt att tillvarata informationsteknikens nya möjligheter. Enligt utskottets mening är också modern informationsteknik ett viktigt instrument för att uppnå en förbättrad samverkan inom och mellan trafikslagen.

Utskottet konstaterar att genom riksdagens transportpolitiska beslut våren 1998 har möjligheter skapats att främja en angelägen utveckling av kollektivtrafikens informationssystem. Utvecklingen av informationsteknik för transporter skall exempelvis stödjas genom bl.a. satsning på forsknings- och utvecklingsverksamhet och pilotförsök. Den nya trafikmyndigheten Rikstrafiken har vidare som en huvuduppgift att verka för samordning av kollektivtrafiken. Rikstrafiken skall därvid hjälpa, stimulera och förhandla med berörda myndigheter och övriga aktörer i syfte att uppnå ett samverkande kollektivtrafiksystem. Av regeringens direktiv till den pågående utredningen om Rikstrafiken framgår också att det för närvarande övervägs om Rikstrafiken bör ges en roll som samordnare av IT-frågor inom kollektivtrafikområdet.

Med hänvisning till vad som ovan anförts anser utskottet att syftet med de nu behandlade motionsyrkandena blir tillgodosett. Något initiativ från riksdagens sida är därför inte nödvändigt. Utskottet avstyrker därmed motionerna T223 (kd) yrkande 42 och T231 (s) yrkande 13.

### *Kollektivtrafikkort*

Utskottet konstaterar att under senare år har forsknings- och utvecklingsarbete pågått för att ta fram ett samordnat kollektivtrafikkort. Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) och trafikhuvudmännen driver vidare ett projekt i syfte att åstadkomma ett enhetligt elektroniskt biljettkort som kan användas på bussar, tåg, spårvagnar och tunnelbanor i hela landet. Kortet beräknas komma att införas stegvis kring år 2000 i takt med att de olika kollektivtrafikföretagen ansluter sig till det gemensamma biljettsystemet. Den nya trafikmyndigheten Rikstrafiken har vidare till uppgift att bl.a. främja samtrafik mellan olika företag inom kollektivtrafiken genom ett för resenärerna överskådligt och smidigt taxesystem.

Utskottet bedömer därmed att de frågor om ett kollektivtrafikkort som tas upp i motion T205 (mp) kommer att behandlas inom ramen för det pågående utvecklingsprojektet för att införa ett kollektivtrafikkort och i Rikstrafikens arbete. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund motionen.

### *Rikstrafikens lokalisering*

Den 25 juni 1998 beslutade regeringen om kommittédirektiv till en utredning om Rikstrafiken. Utredningen skall senast den 30 november 1998 redovisa ett delbetänkande, som kommer att ligga till grund för en proposition om Rikstrafiken våren 1999. Regeringens mål är att myndigheten skall starta sin verksamhet den 1 juli 1999. Under våren 1999 skall utredningen förbereda uppbyggandet och bildandet av myndigheten. Av direktiven för utredningsarbetet framgår att det åligger utredaren att redovisa regionalpolitiska konsekvenser (dir. 1988:46).

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motion T203 (s).

### *Internationella tågförbindelser*

För närvarande pågår ett omfattande arbete inom flera av EU:s medlemsstater i syfte att skapa en effektiv, kundanpassad och konkurrenskraftig järnvägstrafik. Det innebär i flera fall att de nationella järnvägsförvaltningarna ges ändrade kommersiella förutsättningar. Omstruktureringen har för järnvägens persontrafik inneburit en modernisering och effektivisering med bl.a. införande av allt fler snabbtågsförbindelser. Genom en sammankoppling av de skandinaviska höghastighetsnäten med det centraleuropeiska bedöms att en helt ny marknad kan öppnas för tågresor mellan Skandinavien och kontinenten.

Enligt vad utskottet erfarit planerar SJ att utveckla den internationella tågtrafiken. Öresundsförbindelsen och andra järnvägssatsningar kommer att göra det möjligt att inom attraktiva tider nå betydligt fler resmål på kontinenten än i dag. När Öresundsförbindelsen står klar kan t.ex. den i motionen omnämnda sträckan Stockholm–Hamburg trafikeras på 9–10 timmar mot 14 i dag. Om även en fast förbindelse skulle komma att anläggas över Fehmarn Bält kan restiden förkortas ytterligare till 6–7 timmar.

Med anledning av motionen vill utskottet vidare erinra om att tillkomsten av Öresundsförbindelsen syftar till att främja en rationell och ändamålsenlig järnvägstrafik. Avgifterna för att använda förbindelsen skall utformas med beaktande av detta syfte. Mot denna bakgrund har Sveriges och Danmarks regeringar i ett tilläggsprotokoll enats om att järnvägsföretagen med lika fördelning mellan Sverige och Danmark skall betala sammanlagt 300 miljoner kronor per år i 1991 års prinsnivå för användningen av järnvägen på Öresundsförbindelsen. Riksdagen har förutsatt att regeringen årligen redovisar för riksdagen hur Öresundsprojektet framskrider och vilka miljömässiga avvägningar och insatser som görs.

Enligt utskottets mening är det angeläget att nästa avrapportering från regeringen behandlar bl.a. prissättningen av Öresundsförbindelsen och att regeringen därvid redovisar sina bedömningar om möjligheterna att utveckla en väl fungerande och attraktiv kollektivtrafik. Utskottet avstyrker, med hänvisning till det anförda, motion T545 (v).

## 15 Kommunikationsforskning och meteorologi

### Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet regeringens förslag om kommunikationsforskning och meteorologi, nämligen yrkandena 21 och 22 i regeringens hemställan. Riksdagen bör enligt regeringen

*dels* bemyndiga regeringen att, för ändamål som omfattas av ramanslaget E 2 Kommunikationsforskningsberedningen, under år 1999 ikläda staten ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter om högst 300 000 000 kr under åren 2000–2004,

*dels* godkänna vad regeringen anför om Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut.

I anslutning till regeringens förslag behandlar utskottet motionerna

- T209 av Tuve Skånberg och Mikael Oscarsson (båda kd),
- T217 yrkande 14 av Marianne Samuelsson mfl. (mp),
- T909 av Gunnel Wallin (c),
- T910 av Gunnel Wallin (c).

### 15.1 Kommunikationsforskningsberedningen (KFB)

#### 15.1.1 Regeringens förslag

Med stöd av ett nu gällande bemyndigande har KFB åtagit sig att fördela medel för forskningsprojekt för budgetåren 1998–2002 till ett sammanlagt belopp av 246,1 miljoner kronor. Regeringen anser det angeläget att KFB kan besluta om fördelning av forskningsmedel som löper över en längre period. Därför föreslås att riksdagen bemyndigar regeringen att ikläda staten ekonomiska förpliktelser som, inklusive tidigare gjorda åtaganden, innebär utgifter om högst 300 miljoner kronor under åren 2000–2004.

### 15.1.2 Utskottets ställningstagande

Utskottet föreslår att riksdagen lämnar det begärda bemyndigandet.

## 15.2 El- och hybridbilsforskning

### 15.2.1 Motionsförslag

I motion T217 noterar Marianne Samuelsson m.fl. (mp) att statsministern i regeringsförklaringen år 1998 tillkännagav regeringens avsikt att tillsammans med svensk bilindustri utarbeta ett program för utveckling av miljövänliga bilar. Motionärerna förutsätter att el- och hybridbilsforskningen kommer att ingå i detta samarbete i minst den omfattning som Miljöpartiet angav i sitt budgetförslag för år 1998 (yrkande 14).

### 15.2.2 Utskottets ställningstagande

I den av motionärerna aktualiserade frågan har utskottet inhämtat följande.

Inom Regeringskansliet finns sedan tidigare två interdepartementala grupper för bilfrågor, en statssekreterargrupp och en tjänstemannagrupp. I båda dessa grupper ingår representanter för Kommunikationsdepartementet, Finansdepartementet, Närings- och handelsdepartementet, Inrikesdepartementet och Miljödepartementet. Med anledning av regeringens avsikt att inleda ett program för utveckling av miljövänliga bilar har tjänstemannagruppen fått i uppdrag att utarbeta ett underlag som skall föreläggas statssekreterargruppen inför ett kommande möte med representanter för den svenska bilindustrin. En uppgift för tjänstemannagruppen är att närmare analysera vilka miljöförbättringar som kan åstadkommas med dagens teknik respektive ny teknik. En annan uppgift är att klarlägga vilka hinder för utveckling av mer miljövänliga bilar som finns, t.ex. inom det nationella respektive internationella regelverket. En tredje fråga gäller hur det nya programmet skall samordnas med tidigare program, t.ex. det fordonstekniska programmet.

Vidare kan nämnas att Kommunikationsforskningsberedningen (KFB), med hjälp av ett anslag om 120 miljoner kronor från Energiteknikfonden, bedrev ett biodrivmedelsprogram under åren 1991–1997. År 1993 tog riksdagen ställning för att KFB skulle inleda ett fyraårigt program för forskning, utveckling och demonstration rörande användningen av el- och hybridfordon. Året därpå beslutade riksdagen att programmet skulle omfatta totalt 120 miljoner kronor för fyraårsperioden 1993/94–1996/97. Syftet med programmet, som planeras pågå till utgången av år 1999, är att främja kunskapsuppbyggnad och marknadsintroduktion genom demonstration av ett större antal el- och hybridfordon. Dessutom syftar programmet till att klarlägga effekterna på miljö, människor och samhälle av en storskalig introduktion av sådana fordon. Cirka 300 fordon beräknas ingå i olika delprojekt. Enligt uppgift från KFB finns ca 18 miljoner kronor kvar i obundna programmedel. Någon utvärdering av programmet har ännu inte gjorts, men enligt KFB pågår för närvarande förberedelser för upphandling av en sådan.

Våren 1998 meddelade regeringen i den transportpolitiska propositionen (prop. 1997/98:56) att den avsåg att föreslå riksdagen en förstärkning av KFB:s ramanslag med 20 miljoner kronor från år 1999 för att möjliggöra fortsatta insatser i form av systemdemonstrationer av miljöanpassade transporter m.m. I anslagsavsnittet i det nu föreliggande betänkandet tillstyrks regeringens förslag om en sådan förstärkning. För närvarande pågår inom KFB programskrivning rörande användningen av det utökade ramanslaget.

Utskottet finner sammanfattningsvis att regeringen visat stort intresse för det forsknings- och utvecklingsområde som aktualiseras i motionen. Något tillkännagivande med anledning av motionen i denna del torde inte vara erforderligt varför motionsyrkandet avstyrks.

### 15.3 Teknikupphandling av miljöanpassade mindre bussar

#### 15.3.1 Motionsförslag

I motion T909 begär Gunnel Wallin (c) att Miljöteknikdelegationens uppdrag utvidgas till att också omfatta teknikupphandling av miljöanpassade mindre bussar. Enligt motionären görs för närvarande stora investeringar i mindre bussar som linjeläggs nära resenärernas bostäder i syfte att underlätta för bl.a. funktionshindrade resenärer. Men dessa mindre bussar är dåligt miljöanpassade och kan t.ex. inte köras med alternativa drivmedel. Miljöteknikdelegationen, som bedriver teknikupphandling av bränsleflexibla personbilar, sägs sakna resurser för upphandling av miljöanpassade småbussar. Motionären, som anser att delegationens uppdrag skall utvidgas till att avse också sådana fordon, pekar på möjligheten att finansiera uppdraget med medel som KFB disponerar inom området samhällsbetalda resor.

#### 15.3.2 Utskottets ställningstagande

Miljöteknikdelegationen arbetar med att utveckla metoder för att stimulera utveckling och kommersialisering av miljöanpassade varor och tjänster. Strategin inriktas på fyra huvudområden varav transporter är ett. Genom teknikupphandling bidrar delegationen till att driva fram och kommersialisera tekniker eller produkter. Teknikupphandling innebär i korthet att delegationen fungerar som förbindelselänk mellan köpare och producenter, samordnar upphandling och hjälper till med upprättandet av avtal och andra handlingar. Delegationens teknikupphandling av fordon har hittills endast avsett personbilar. Enligt vad delegationen uppger saknas för närvarande resurser för projekt rörande t.ex. upphandling av mindre bränsleflexibla bussar. I likhet med motionären anser utskottet det angeläget att miljövänliga mindre bussar utvecklas och introduceras på marknaden. I motionen anvisas en möjlighet för Miljöteknikdelegationen att finansiera teknikupphandling av sådana fordon, nämligen genom bidrag från KFB. Utskottet menar att det i första hand är en fråga för KFB själv att ta ställning till vilka projekt beredningen skall stödja. Med hänvisning härtill avstyrks motion T909 (c). Tilläggas kan att KFB på olika sätt manifesterar sitt intresse för frågan om hur kommunala transporter skall bli mer miljövänliga. Bl.a. anordnar beredning-

en i samverkan med Svenska Kommunförbundet i december 1998 en konferens där kommunala inköpare och användare av fordon m.fl. ges tillfälle att ta del av erfarenheter och kunskaper på området.

## 15.4 Tunga fordons hälsovådliga utsläpp

### 15.4.1 Motionsförslag

I motion T910 hävdar Gunnel Wallin (c) att hälsovådliga utsläpp från tunga dieselfordon årligen orsakar ca 700 dödsfall. Enligt motionären finns i dag teknik för att minska dessa utsläpp. Men tekniken behöver utvecklas och efterfrågan är begränsad bl.a. till följd av höga kostnader. Motionären vill att en statlig utredning sammanställer de tekniska möjligheterna, utvärderar olika tekniska lösningar och föreslår statliga ekonomiska incitament.

### 15.4.2 Utskottets ställningstagande

Enligt vad utskottet kunnat finna medför dieslbilar, när det gäller såväl personbilar som tunga fordon, betydligt större hälsorisker än bensinbilar med modern avgasrening. Naturvårdsverket har i en nyligen avgiven redovisning av ett regeringsuppdrag (M98/1689/7, dnr 558–2542–98 Rr) bedömt konsekvenserna för miljö och hälsa av en ökad andel dieslbilar i den svenska bilparken. Av redovisningen framgår bl.a. att risken för cancer till följd av bilavgaser bedöms vara minst tre fyra gånger högre för dieslbilar än för bensinbilar med modern avgasrening. Vidare framgår att en modern dieselbil har ca 10–15 gånger högre partikelutsläpp än en modern bensinbil.

Enligt Naturvårdsverkets redovisning, som bygger på tillgänglig forskningsdokumentation, ger äldre dieslbilar högre risk för cancer än nyare. Denna bedömning tycks emellertid inte vara oomstridd. Sålunda har Motor-testcenter (MTC), ett dotterbolag till AB Svensk Bilprovning, vid sina mätningar funnit att moderna högvarviga dieselmotorer visserligen släpper ut en mindre partikelmängd, mätt i gram. Men det högre trycket i dessa motorer medför att antalet små partiklar ökar. Enligt MTC:s mening kan partikelstorleken ha stor betydelse från hälsosynpunkt. Det kan vara så att mindre partiklar tränger längre in i vävnaden och därmed är farligare än större partiklar. En möjlighet som MTC pekar på för att partikelutsläppet skall kunna minskas är att införa bestämmelser om s.k. partikelfällor, ett slags filter som samlar upp partiklarna och som redan finns på marknaden. En annan möjlighet, som praktiseras på vissa håll i landet, är att efter viss modifiering köra dieselfordonen med alternativa bränslen, t.ex. biogas.

Dieselavgasernas negativa effekter på hälsa och miljö har också uppmärksamats inom EU. EG-kommissionen har nyligen presenterat ett förslag till direktiv inom bilavgasområdet. Förslaget, som är föremål för remissbehandling, avser åtgärder mot avgasutsläpp från nya dieselmotorer för tunga fordon. Kommissionen föreslår bl.a. nya gränsvärden, tänkta att tillämpas fr.o.m. den 1 oktober år 2000, som innebär sänkningar av tidigare utsläppsnormer med 30 % för kväveoxider, kolmonoxid och partiklar samt med 34 % för kolväten. Nu gällande gränsvärden, från år 1996, medger

särbehandling av små högvarviga dieselmotorer beträffande partikelutsläpp. Denna särbehandling föreslås behållas. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) redovisar i sitt remissyttrande motsatt uppfattning på sistnämnda punkt.

Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) har, enligt vad utskottet inhämtat, stött ett antal forskningsprojekt med anknytning till dieselavgaser och deras effekter. Vidare har KFB nyligen antagit ett särskilt program för forskning inom emissionsområdet där dieselavgaserna finns med bland de prioriterade frågorna. Nämnas kan också att en stor del av det biodrivmedelsprogram, som avslutades år 1997, gällde erfarenheter och effekter av att ersätta dieseldrift med etanol eller biogas. Till KFB:s uppgifter hör inte att ge stöd till teknisk utveckling av t.ex. dieselmotorer, men beredningen följer utvecklingen på området, bl.a. genom medverkan i olika externa arbetsgrupper.

Mot bakgrunden av vad som ovan redovisats finner utskottet att det av motionären aktualiserade problemet med hälsovådliga utsläpp från tunga fordon i hög grad har uppmärksammats, bl.a. av KFB. Eftersom beredningen i sitt nyligen antagna forskningsprogram har pekat ut emissionerna från dieselfordon som en prioriterad fråga utgår utskottet från att problemet kommer att engagera KFB även i fortsättningen.

Utskottet vill slutligen erinra om att regeringen nyligen tagit initiativ till ett program för utveckling av mer miljövänliga bilar (jfr avsnitt 15.2.2 i detta betänkande). Arbetet skall bedrivas i samverkan med svensk bilindustri. Enligt vad utskottet funnit kommer programmet att innefatta inte bara personbilsutveckling utan också utveckling av mer miljövänliga tunga fordon.

Med det anförda avstyrks motion T910 (c).

## 15.5 Inrättande av samåkningscentraler

### 15.5.1 Motionsförslag

I motion T209 uppger Tuve Skånberg och Mikael Oscarsson (båda kd) att det i USA på många håll finns lokala centraler som organiserar samåkning i personbilar. Samåkning bidrar till att utsläppen minskar. Dessutom förkortas köer och restider. Enligt motionärerna bör exempelvis länsstyrelserna få i uppdrag att organisera liknande verksamhet i Sverige.

### 15.5.2 Utskottets ställningstagande

Ett motionsförslag om kollektiv arbetspendling behandlades av utskottet i samband med förra årets budgetberedning. Utskottet redovisade då bl.a. (bet. 1997/98:TU1, avsnitt 17.4) att intresset för samåkning ökade i samband med oljekrisen på 1970-talet. Ett antal försöks- och demonstrationsprojekt fick stöd av dåvarande Transportforskningsdelegationen. I sin utvärdering av försöken konstaterade delegationen att projekten varit lyckosamma men inte fått några större spridningseffekter. Vidare redovisade utskottet att Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) hade givit i uppdrag åt sociologiska institutionen vid Lunds universitet att kartlägga vilka försök som under se-

nare år hade genomförts på området. Resultatet av denna kartläggning har senare sammanfattats i en rapport. Enligt vad utskottet inhämtat pågår eller planeras för närvarande ett antal projekt med s.k. bilpooler.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att kollektiv arbetspendling och annan samåkning verksamt kan bidra till att minska vägtrafikens problem i form av trängsel, miljöpåverkan och energiförbrukning. Utskottet, som inte vill uttrycka någon uppfattning om hur sådan verksamhet skall vara organiserad, förutsätter att KFB fortsätter att intressera sig för frågan. Med hänvisning härtill avstyrks motion T209 (kd).

## 15.6 Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

### 15.6.1 Regeringens förslag

I budgetpropositionen föreslås riksdagen godkänna vad regeringen (yrkande 21) anfört om Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI). Av redovisningen framgår bl.a. att regeringen anser den internationella samarbetsorganisationen ECMWF vara nyckeln till ett utökat och effektivare samarbete mellan de europeiska meteorologiska instituten. Vidare redovisar regeringen bedömningen att SMHI:s förslag om en tillfällig förstärkning av ramanslaget i syfte att ta fram nya beslutsunderlag för samhällsplanering för närvarande inte kan tillgodoses. Regeringen aktualiserar också frågan om hur medlemsavgifterna i de internationella organisationerna WMO, ECMWF och EUMETSAT för perioden 1999–2000 skall finansieras utan anslagsökning. Regeringen förordar att fonderade medel för EUMETSAT skall få tas i anspråk för ändamålet. Slutligen redovisar regeringen sin syn på hur anslagssparandet på SMHI:s ramanslag samt på de tidigare anslagen till de internationella organisationerna skall användas.

### 15.6.2 Utskottets ställningstagande

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner vad regeringen anfört om Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut.

## 16 Uppföljning och utvärdering

### *Bakgrund*

Styrningen av den statliga verksamheten inom kommunikationsområdet har successivt övergått från detaljstyrning till ramstyrning med fokus på resultat i stället för på resursinsats. Beslutsfattandet har därmed i stor utsträckning decentraliserats till trafikverk och andra myndigheter. För att denna mål- och resultatstyrning skall fungera ändamålsenligt krävs att tydliga mål sätts upp för olika verksamheter samt att resultaten följs upp och utvärderas. Riksdagens och regeringens möjlighet att styra riskerar annars att urholkas. Riksdagen har därför i olika sammanhang pekat på vikten av att resultatredovisningen till riksdagen utvecklas.

I samband med behandlingen av 1998 års budgetproposition gjorde utskottet mot denna bakgrund en mer samlad översyn av hur kraven på en effektiv mål- och resultatstyrning uppfylldes (prop. 1997/98:1, bet. 1997/98 TU1, rskr. 1997/98:104). Utskottet konstaterade att regeringens redovisning i budgetpropositionen gav riksdagen ett bättre och mer relevant beslutsunderlag jämfört med tidigare. För att mål- och resultatstyrningen skulle kunna fungera ändamålsenligt och effektivt krävdes dock enligt utskottets mening ett fortsatt utvecklingsarbete. Inför det fortsatta utvecklingsarbetet med budgetpropositionens beslutsunderlag ansåg utskottet att regeringen borde:

- Utforma tydligare och mer konsistenta mål.
- Använda efterkalkyler i större utsträckning.
- Förbättra den övergripande trafikpolitiska uppföljningen.
- Utveckla effektivitetsberäkningarna.
- Redovisa resultat av ordinarie uppföljningsverksamhet.
- Tydliggöra hur myndigheternas sektorsansvar kan förenas med en effektiv och tydlig mål- och resultatstyrning.
- Utvärdera och redovisa resultat från forsknings- och utvecklingsinsatser.
- Beskriva tydligare konsekvenserna av de ekonomiska ramarna.

I det följande redovisar utskottet sin bedömning av hur resultatstyrningen har utvecklats och hur riksdagens krav på att få ett relevant beslutsunderlag tillgodoses med utgångspunkt i 1999 års budgetproposition, utgiftsområde 22 Kommunikationer.

#### *Resultatbeskrivningen har förbättrats*

Utskottet konstaterar att i årets budgetproposition har fortsatta insatser genomförts för att förstärka mål- och resultatstyrningen. I inledningen till framställningen av utgiftsområdet redovisas sålunda såväl de mål och den inriktning som gäller för verksamheten som tillståndet och utvecklingen inom utgiftsområdet. Vidare beskrivs effekterna av de statliga insatserna samt regeringens slutsatser om måluppfyllelsen på kommunikationsområdet.

Därmed tydliggörs bl.a. sambandet mellan övergripande politiska mål och bedömningar och mål och åtgärder på myndighets- eller anslagsnivå. För det anslagsmässigt helt dominerande avsnittet, nämligen Väg och järnväg, ges en redovisning av hur gjorda investeringar bidragit till att uppfylla olika trafikpolitiska delmål som effektivitet, tillgänglighet, trafiksäkerhet, miljö och regional balans. För fem större vägbyggnadsobjekt som öppnats för trafik under året redovisas även en efterkalkyl med uppgifter om de totala projektkostnaderna och samhällsekonomisk lönsamhet, restid och trafiksäkerhet. Vidare lämnas bl.a. en slutredovisning av genomförda åtgärder i den nationella väghållningsplanen för åren 1994–2003.

Resultatanalysen för flera enskilda anslag och verksamhetsområden har också förbättrats. Ett exempel på detta är statens trafikupphandling där bl.a. trafikutveckling och ekonomiskt resultat beskrivs. I enlighet med trafikutskottets önskemål våren 1998 lämnas vidare i budgetpropositionen en sammanställning av upptagna lån inom väg- och järnvägsområdet samt en bedömning av framtida anslagsbehov för räntor och återbetalning av lånen.

Utskottet bedömer därmed sammantaget att regeringens redovisning i 1999 års budgetproposition ger riksdagen ett bättre beslutsunderlag än tidigare. Genom resultatredovisningar och beskrivningar av effekterna av de statliga insatserna samt regeringens bedömning av måluppfyllelsen ges riksdagen bättre möjligheter att styra, följa upp och kontrollera statlig verksamhet. Trots detta återstår frågor som bör uppmärksammas i det fortsatta utvecklingsarbetet.

#### *Angeläget med mer uppföljningsbara mål*

Utskottet framhöll i samband med behandlingen av 1998 års budgetproposition att de mål som angavs i budgetpropositionen i många fall var allmänt hållna. Det gällde såväl de trafikpolitiska målen som målen för infrastrukturens utbyggnad. De myndighetsmål som regeringen angav var vidare i flera fall allmänt beskrivna och gav endast begränsad vägledning för hur den enskilda myndigheten borde bedriva sitt arbete. Kopplingen mellan övergripande mål, effektmål, verksamhetsmål och ekonomiska mål bedömdes också i vissa fall vara mindre tydlig.

Riksdagen har därefter, våren 1998, tagit ett nytt transportpolitiskt beslut (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Beslutet innebär att transportpolitiken bör vägledas dels av ett övergripande mål med ett antal delmål som anger ambitionsnivån på lång sikt, dels av etappmål som anger lämpliga steg på vägen mot det långsiktiga målet. Etappmålen skall fastställas och kvantifieras eller konkretiseras på en nivå som är uppföljningsbar samt utformas som tidsbundna mål med en målhorisont som inte är allför avlägsen. Regeringen har mot denna bakgrund den 17 september 1998 uppdragit åt Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) att i samverkan med berörda myndigheter vidareutveckla mått och metoder för att precisera etappmål för de transportpolitiska delmålen.

Utskottet konstaterar att de transportpolitiska målen har konkretiserats. För vissa delmål saknas dock ännu heltäckande etappmål. Det gäller exempelvis för hur transportpolitiken bidrar till en positiv regional utveckling. Frågor kan vidare väckas om hur olika transportpolitiska delmål bör avvägas gentemot varandra. Enligt utskottets mening är det därför angeläget att de transportpolitiska målen vidareutvecklas i syfte att ge tydligare vägledning för verk och myndigheter. En nedbrytning av målen underlättar naturligtvis uppföljningen väsentligt eftersom målen därmed blir kvantifierade och tiden för när de skall vara uppfyllda är bestämd. Utskottet ser därför positivt på det utvecklingsarbete som inletts och förutsätter att regeringen återkommer till riksdagen och redovisar hur de transportpolitiska målen kommer att preciseras ytterligare.

#### *Resultatinformation bör belysa även hållbar tillväxt och effektivitet*

Resultatinformationen i årets budgetproposition har utvecklats ytterligare och ger därmed riksdagen ett förbättrat beslutsunderlag. Som utskottet delvis berörde i samband med granskningen av resultatanalysen i 1998 års budget-

proposition finns dock andra aspekter än transportpolitiska och räkenskapsmässiga som är av intresse för uppföljning och utvärdering.

Utbyggnaden av trafiksystem och ökad trafik är givetvis inget självändamål. En viktig utgångspunkt är att transporter utförs för att tillgodose behov utanför transportsektorn. De transport- och kommunikationspolitiska delmålen har därför ett vidare syfte, nämligen att främja en utveckling som leder till att mer övergripande mål om ett långsiktigt hållbart samhälle uppnås. Centrala samhällsmål som sysselsättning, jämställdhet, säkerhet och en bra miljö är därför viktiga utgångspunkter även för transportpolitiken. Uppföljnings- och utvärderingsarbetet bör därför även vidgas till andra frågor än mätbara förändringar i transportsystemets kvalitet och struktur.

Vad utskottet därmed efterlyser är någon form av kompletterande beskrivning och regeringens bedömning om statens medel inom utgiftsområdet har använts på ett effektivt sätt och hur trafik- och kommunikationssystemet främjar en önskvärd samhällsutveckling för medborgare och näringsliv i hela landet. Utskottet är medvetet om att en sådan vidgad resultatanalys kan ställa krav på nya analysinstrument och ett förstärkt samarbete över flera politikområden. Enligt utskottets mening är det dock angeläget att pröva hur resultatinformationen kan vidareutvecklas för att klargöra kommunikationssystemets betydelse för bl.a. en ökad effektivitet, en hållbar tillväxt och en positiv regional utveckling.

#### *Efterkalkyler bör användas mer*

Utskottet har tidigare framhållit vikten av att efterkalkyler systematiskt utförs när det gäller investeringar i trafikens infrastruktur. Därmed kan en avstämning göras mot tidigare förväntade kostnader och effekter vilket verksamt bör kunna bidra till ökad precision i den fortsatta investeringsplaneringen. Utskottet ser därför positivt på att regeringen även i årets budgetproposition redovisar efterkalkyler för större färdigställda vägojekt.

Enligt utskottets mening är det angeläget att efterkalkyler redovisas även inom andra områden som t.ex. för större järnvägsprojekt. Även om många effekter av trafikinvesteringar vad gäller resmönster, transportflöden och samhällsstruktur är påvisbara först på längre sikt bör kalkyler även från nyligen färdigställda järnvägsprojekt vara värdefulla att granska. Med tanke på den vikt som regional balans och miljö tillmäts som inriktningsmål i investeringsplaneringen är det också angeläget att efterkalkyler söker belysa resultatet inom dessa områden. Vidare är det viktigt att riksdagen informeras om de huvudsakliga erfarenheterna från efterkalkyler för projekt som kommer till stånd på lokal och regional nivå med hjälp av statsbidrag. För att trygga en allsidig och neutral redovisning bör även prövas att vissa analyser genomförs utanför trafikverket, exempelvis genom SIKAs försorg.

#### *Utvärdera och redovisa resultat från forsknings- och utvecklingsinsatser*

Utskottet underströk i samband med behandlingen av 1998 års budgetproposition att resultatanalysen för forsknings- och utvecklingsinsatser bör vidareutvecklas. Beträffande resultatinformationen för Kommunikationsforsk-

ningsberedningen hänvisas dock även i årets budgetproposition till att det återstår ett utvecklingsarbete innan regeringens behov av effektredovisning och resultatuppföljning är tillgodosett.

Utskottet har för sin del förståelse för att det är svårt att ange tydliga mål för forsknings- och utvecklingsinsatser. Därmed försvåras arbetet med uppföljning och utvärdering. Enligt utskottets mening är det dock angeläget att budgetpropositionen på ett tydligare sätt beskriver samhällsnyttan av den forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet som bedrivs inom kommunikationsområdet. Med tanke på omfattningen av de statsfinansiella medel som årligen anvisas till bl.a. Kommunikationsforskningsberedningen bör en mer systematisk resultatanalys presenteras för riksdagen. En viktig komponent för överväganden om verksamhetens omfattning och inriktning är vidare en omvärldsanalys där forskningens roll för kommunikationssektorn belyses. Exempel finns på att riktade insatser bedrivits under en lång följd av år utan att någon samlad redovisning till riksdagen av resultatet och samhällsnyttan har gjorts. För att få en heltäckande bild bör regeringen även överväga hur den av trafikverken finansierade forsknings- och utvecklingsverksamheten bör redovisas.

#### *Belys effektivitet och konkurrensförhållanden genom internationella lägesanalyser*

För att resultatinformation om effektiviteten inom kommunikationsområdet skall kunna bedömas, kan jämförelser med verksamheter i andra länder vara av intresse. Genom en systematisk och kontinuerlig jämförelse av den egna effektiviteten i form av produktivitet, kvalitet, pris och arbetsprocess med andra verksamheter (s.k. benchmarking) kan värdefulla slutsatser dras om effektiviteten inom områden där den inhemska marknaden är begränsad. Sådana analyser görs i vissa sammanhang bl.a. inom järnvägs- och trafiksäkerhetsområdet och för pris-, service- och kvalitetsfrågor inom post- och teleområdet.

Enligt utskottets mening är det angeläget att pröva om benchmarking eller någon annan metod kan användas i syfte att främja en ökad effektivitet och klargöra konkurrensförhållanden inom transportsektorn.

#### *Tydliggör anslagsberäkningar och regeringsförslag*

Årets budgetproposition innehåller i enlighet med vad utskottet tidigare efterlyst utförligare konsekvensbeskrivningar inom flera avsnitt. Det gäller exempelvis inom väg- och järnvägsområdet där redovisningar lämnas över hur enskilda anslagsposter beräknats. Vidare redovisas hur den beräknade anslagstilldelningen till investeringar i vägar och järnvägar stämmer överens med den långsiktiga planeringsram som riksdagen tidigare fastställt. Till skillnad från tidigare presenteras också i årets budgetproposition en sammanställning av de statliga lånen för utbyggnaden av trafikens infrastruktur med beräkningar över hur framtida kapitalkostnader kommer att belasta Vägverkets och Banverkets anslag.

Enligt utskottets mening är det angeläget att detta utvecklingsarbete för att förbättra budgetpropositionens värde som beslutsunderlag fortsätter. Exempelvis vore det värdefullt om regeringen redovisar konsekvenserna av förändringar i utgiftsramen i budgetpropositionen jämfört med den ekonomiska vårpropositionen. Regeringen bör vidare överväga hur förslagen till riksdagsbeslut skall utformas. När det exempelvis gäller SMHI föreslås i årets budgetproposition att riksdagen skall godkänna allt vad regeringen anfört om myndigheten. Det är enligt utskottets mening angeläget att förslagen till riksdagsbeslut inte är så allmänt hållna. Det kan skapa osäkerhet om vad som är bundet med riksdagen. Förslag om att riksdagen skall godkänna SJ:s investeringsplan kan vidare misstolkas som att riksdagen har att ta ställning till vilka investeringar SJ gör i lok, vagnar och stationer.

#### *Behov av särskilda redovisningar*

Av budgetpropositionen framgår att den positiva utveckling som skett under flera år med ett kontinuerligt sjunkande antal dödade och skadade i trafiken har brutits. Genomförda åtgärder har inte medfört de förväntade effekterna när det gäller trafiksäkerheten. Regeringen har mot bl.a. denna bakgrund givit Vägverket i uppdrag att presentera en plan för de kommande fem åren som särskilt betonar fysiska åtgärder med hög trafiksäkerhetseffekt. Vidare anges att sambanden mellan åtgärder och trafiksäkerhetseffekt bör klarläggas närmare.

Riksdagen beslutade i oktober 1997 att på lång sikt skall ingen person dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor, den s.k. nollvisionen. Genom 1998 års transportpolitiska beslut har detta trafiksäkerhetsmål konkretiserats i delmål bl.a. om att antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor fortlöpande bör minskas för alla trafikantkategorier. Utskottet ser mot denna bakgrund allvarligt på den försämrade trafiksäkerhetssituationen och förutsätter att regeringen för riksdagen redovisar sin bedömning av hur trafiksäkerhetsmålen kan uppnås.

Utskottet vill vidare när det gäller trafikens infrastruktur framhålla betydelsen av att planeringsprocessen ges ett tillfredsställande demokratiskt inflytande. Under de senaste åren har riksdagen behandlat flera förslag i syfte att skapa ett mer decentraliserat beslutsfattande och ett ökat demokratiskt inflytande över planeringsprocessen. Som exempel kan nämnas dels det ansvar som tilldelats länen för utarbetandet av länsplaner för regional infrastruktur, dels den försöksverksamhet som pågår med regionala självstyrelseorgan.

Utskottet är medvetet om att erfarenheterna av den nya planeringsprocessen är begränsade. Enligt utskottets mening vore det dock värdefullt att regeringen för riksdagen redovisar hittillsvarande erfarenheter och bedömningar av det demokratiska inflytandet i planeringsprocessen för investeringar i trafikens infrastruktur.

### *Utvecklad dialog för utvecklad resultatstyrning*

Regeringen har i årets budgetproposition klargjort att en strategi behövs för vilken resultatinformation som skall lämnas och till vem samt när uppföljning och utvärdering skall ske och hur det skall gå till (prop. 1998/99:1, volym 1, s. 151). En sådan strategi förutsätter enligt regeringen både en tydlig målstruktur och en aktiv dialog från regeringens sida med myndigheter och riksdagen.

Utskottet delar regeringens bedömning om vikten av att en aktiv dialog förs vid den fortsatta utvecklingen av resultatstyrningen. Utskottet förutsätter att de frågor som ovan angetts kommer att behandlas i en sådan dialog och avrapporteras i nästa års budgetproposition för utgiftsområdet 22 Kommunikationer.

### *Sammanfattning*

Utskottet anser att regeringens redovisning i 1999 års budgetproposition för utgiftsområdet Kommunikationer ger riksdagen ett bättre beslutsunderlag än tidigare. Utskottet delar vidare regeringens uppfattning att om mål- och resultatstyrningen skall kunna fungera ändamålsenligt och effektivt bör ett fortsatt utvecklingsarbete ske i en dialog med riksdagen. Utskottet anser att bl.a. följande frågor bör behandlas i denna dialog:

- Angeläget med mer uppföljningsbara mål.
- Resultatinformation bör belysa även hållbar tillväxt och effektivitet.
- Efterkalkyler bör användas mer.
- Resultat från forsknings- och utvecklingsinsatser bör utvärderas och redovisas.
- Effektivitet och konkurrensförhållanden bör belysas genom internationella jämförelser.
- Anslagsberäkningar och regeringsförslag bör tydliggöras.

Utskottet anser vidare att särskilda redovisningar bör lämnas för hur trafiksäkerhetsmålen kan uppnås och för utvecklingen av det demokratiska inflytandet i planeringsprocessen över investeringar i trafikens infrastruktur.

Utskottet hemställer

**Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer**

1. beträffande *anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer* att riksdagen med bifall till proposition 1998/99:1 utgiftsområde 22 punkt 23 samt med avslag på motionerna 1998/99:T220 yrkandena 42 och 47, 1998/99:T221 yrkandena 1–10, 1998/99:T222 yrkande 21, 1998/99:T223 yrkande 49, 1998/99:T230 yrkandena 1 och 3, 1998/99:T310 yrkande 1, 1998/99:T313, 1998/99:T620, 1998/99:Fi210 yrkande 22 och 1998/99:Fi211 yrkande 18 anvisar anslag för budgetåret 1999 inom utgiftsområde 22 *Kommunikationer* enligt utskottets förslag i bilaga 2,

2. beträffande *anslagsberäkningar för budgetåren 2000 och 2001* att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T217 yrkandena 10 och 15 samt 1998/99:T229 yrkande 2,

*res. 1 (v)*

*res. 2 (mp)*

3. beträffande *omfördelning mellan anslag* att riksdagen avslår motion 1998/99:T222 yrkande 20,

**Vägar**

4. beträffande *låneram för vissa väginvesteringar* att riksdagen med bifall till regeringens förslag godkänner en låneram om totalt 800 000 000 kr för Vägverket såväl för inköp av omsättningstillgångar och anläggningstillgångar som för byggande av broar som ersätter färjor,

5. beträffande *finansiering av vissa kapitalkostnader inom vägväsendet*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag godkänner att anslaget A 2 Väghållning och statsbidrag får belastas med kostnader för ränta och amortering av upptagna lån för väg E 6 delen Stenungsund–Ljungkile, väg E 18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda,

6. beträffande *avvecklingskostnader för avgiftsanläggningen på Rödöbron m.m.*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag godkänner att anslaget A 2 Väghållning och statsbidrag får belastas med 18 000 000 kr för lösen av lån samt avvecklingskostnader för avgiftsanläggningen på Rödöbron,

7. beträffande *vissa statliga garantier i fråga om SVEDAB*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag godkänner att anslagen A 2 Väghållning och statsbidrag och A 4 Banverket: Banhållning får belastas för att täcka dels förluster vid infriandet av kapitaltäckningsgarantin till SVEDAB, dels eventuella förluster i samband med Riksgäldskontorets utlåning till SVEDAB,

8. beträffande *cykelfrågor*  
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T220 yrkande 19 och 1998/99:T223 yrkande 21,

*res. 3 (m, kd, c, fp)*

9. beträffande *vägmärken*  
att riksdagen avslår motion 1998/99:T223 yrkande 9,

*res. 4 (kd)*

10. beträffande *vägskyltar*  
att riksdagen avslår motionerna, 1998/99:T320, 1998/99:T407, 1998/99:T412, 1998/99:T414 och 1998/99:N337 yrkande 19,

11. beträffande *vägnummer*  
att riksdagen avslår motion 1998/99:T214 yrkandena 12 och 13,

#### **Banverket**

12. beträffande *lån i Riksgäldskontoret*  
att riksdagen med bifall till regeringens förslag godkänner en låneram om totalt 8 050 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, produktions- och telenätsutrustning, rörelsekapital, finansiering av omsättningstillgångar, tidigareläggningskostnader som finansieras med bidrag från Arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) samt för statens andel av kapitalkostnader för lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet enligt överenskommelse år 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten,

13. beträffande *anslaget A4 Banverket: Banhållning*  
att riksdagen med bifall till regeringens förslag godkänner att anslaget A 4 Banverket: Banhållning får belastas med kostnader för räntor och amorteringar för upptagna lån i Riksgäldskontoret,

14. beträffande *banavgifter*  
att riksdagen avslår motion 1998/99:T221 yrkande 11,

*res. 5 (m)*

15. beträffande *miljöanpassad tågtrafik*  
att riksdagen avslår motion 1998/99:T214 yrkande 8,

*res. 6 (c)*

16. beträffande *Inlandsbanan*  
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T223 yrkande 29, 1998/99:T505 och 1998/99:T531,

*res. 7 (kd)*

17. beträffande *stängselreglering*  
att riksdagen avslår motion 1998/99:T511,

#### **Sjöfart**

18. beträffande *den svenska handelssjöfartens internationella konkurrenskraft*  
att riksdagen med avslag på motionerna 1998/99:T220 yrkande 31 i denna del, 1998/99:T222 yrkande 13, 1998/99:T223 yrkande 31, 1998/99:T229 yrkande 3, 1998/99:T230 yrkande 9, 1998/99:T602, 1998/99:T613, 1998/99:T615 yrkande 6 och 1998/99:T628 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anför,

*res. 8 (m, kd, fp)*

19. beträffande *fartygsfonder m.m.*  
att riksdagen avslår motion 1998/99:T220 yrkande 31 i denna del,  
*res. 9 (m)*

20. beträffande *ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket*  
att riksdagen med avslag på motion 1998/99:T607 godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 1999–2001 i enlighet med vad regeringen förordar,  
*res. 10 (m)*

21. beträffande *utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket*  
att riksdagen bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,

22. beträffande *finansiella befogenheter för Sjöfartsverket*  
att riksdagen bemyndigar regeringen att för år 1999 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

23. beträffande *Gotlandstillägget*  
att riksdagen med avslag på motionerna 1998/99:T220 yrkande 37 och 1998/99:T626 antar det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1996:20) om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter,  
*res. 11 (m)*

24. beträffande *Handelsflottans kultur- och fritidsråd*  
att riksdagen godkänner vad regeringen anför härom,

## **Luftfart**

25. beträffande *Luftfartsverkets ekonomiska mål, investeringsplan och finansiella befogenheter m.m.*  
att riksdagen med avslag på motion 1998/99:T217 yrkandena 7 och 8 *dels* godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 1999–2001 i enlighet med vad regeringen förordar,  
*dels* bemyndigar regeringen att för år 1999 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,  
*res. 12 (mp)*

26. beträffande *utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket*  
att riksdagen bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,

27. beträffande *Bromma flygplats och flygkapaciteten i Stockholmsområdet*  
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T217 yrkande 9, 1998/99:T220 yrkandena 41 och 43 samt 1998/99:T702,  
*res. 13 (m, kd, fp)*  
*res. 14 (v, mp)*

28. beträffande *Kiruna flygplats*  
att riksdagen avslår motion 1998/99:T707,
29. beträffande *statens ägarengagemang i SAS Sverige AB*  
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T220 yrkande 39 och  
1998/99:T222 yrkande 3,  
*res. 15 (m, fp)*
30. beträffande *privatisering av vissa svenska flygplatser*  
att riksdagen avslår motion 1998/99:T220 yrkande 40,  
*res. 16 (m)*
31. beträffande *avyttring av LFV Holding AB:s dotterbolag*  
att riksdagen avslår motion 1998/99:T220 yrkande 44,  
*res. 17 (m, fp)*
32. beträffande *associationsformen för kommunala flygplatser*  
att riksdagen avslår motion 1998/99:T222 yrkande 12,  
*res. 18 (fp)*
33. beträffande *olönsamma linjer*  
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T231 yrkande 12 och  
1998/99:T703 yrkande 2,  
*res. 19 (v)*
34. beträffande *Statens haverikommission*  
att riksdagen godkänner vad regeringen anför om Statens haveri-  
kommission,

#### **Post- och telekommunikation**

35. beträffande *upphandling av samhällsätaganden*  
att riksdagen med bifall till regeringens förslag bemyndigar regering-  
en att, för ändamål som omfattas av ramanslaget C 2 Upphandling av  
samhällsätaganden, under år 1999 ikläda staten ekonomiska förplikt-  
elser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter om högst  
200 000 000 kr efter år 1999,

#### **Statens järnvägar, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster**

36. beträffande *ekonomiska mål för SJ m.m.*  
att riksdagen med avslag på motion 1998/99:T223 yrkande 43 god-  
känner ekonomiska mål och investeringsplan för Statens järnvägar för  
perioden 1999–2001 i enlighet med vad regeringen förordar,
37. beträffande *finansiella befogenheter för SJ*  
att riksdagen bemyndigar regeringen att för år 1999 ge Statens järnvä-  
gar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,
38. beträffande *upphandling av järnvägstrafik m.m.*  
att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på  
motionerna 1998/99:T217 yrkande 13, 1998/99:T230 yrkande 6,  
1998/99:T521, 1998/99:T527 yrkande 2 och 1998/99:T542 i denna del  
bemyndigar regeringen att, för ändamål som omfattas av ramanslaget  
D 2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m., under år 1999  
upphandla interregional persontrafik på järnväg m.m. som innebär ut-  
gifter om högst 404 000 000 kr under år 2000,  
*res. 20 (v, c, fp)*

39. beträffande *flygtrafiken Umeå-Östersund*  
att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motion 1998/99:T706 bemyndigar regeringen att, för ändamål som omfattas av ramanslaget D 2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m., under år 1999 upphandla flygtrafik på sträckan Umeå-Östersund som innebär utgifter om högst 5 000 000 kr under år 2000,

40. beträffande *informationssystem för kollektivtrafiken*  
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T223 yrkande 42 och 1998/99:T231 yrkande 13,

41. beträffande *upphandling av flygtrafik*  
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T230 yrkande 8 och 1998/99:T705,

*res. 21 (c)*

42. beträffande *kollektivtrafikkort*  
att riksdagen avslår motion 1998/99:T205,

43. beträffande *Rikstrafikens lokalisering*  
att riksdagen avslår motion 1998/99:T203,

44. beträffande *internationella tågförbindelser*  
att riksdagen avslår motion 1998/99:T545,

### **Kommunikationsforskning och meteorologi**

45. beträffande *Kommunikationsforskningsberedningen*  
att riksdagen med bifall till regeringens förslag bemyndigar regeringen att, för ändamål som omfattas av ramanslaget E 2 Kommunikationsforskningsberedningen, under år 1999 ikläda staten ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter om högst 300 000 000 kr under åren 2000–2004,

46. beträffande *el- och hybridbilsforskning*  
att riksdagen avslår motion 1998/99:T217 yrkande 14,

47. beträffande *teknikupphandling av miljöanpassade mindre bus-sar*  
att riksdagen avslår motion 1998/99:T909,

48. beträffande *tunga fordons hälsovådliga utsläpp*  
att riksdagen avslår motion 1998/99:T910,

49. beträffande *inrättande av samåkningscentraler*  
att riksdagen avslår motion 1998/99:T209,

50. beträffande *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut*  
att riksdagen godkänner vad regeringen anför om Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut.

På trafikutskottets vägnar

*Monica Öhman*

I beslutet har deltagit: Monica Öhman (s), Sven Bergström (c), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Lars Björkman (m), Monica Green (s), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

## 1. Anslagsberäkningar för budgetåren 2000 och 2001 (mom. 2)

Karin Svensson Smith och Stig Eriksson (båda v) anser:

Vänsterpartiets syn på transportpolitiken utvecklas i vår partimotion T229 (v). I denna reservation redovisar vi skälen för vår uppfattning att regeringen bör återkomma i 1999 års ekonomiska vårproposition med förslag angående överföring av medel från väganlagen till järnväg.

### Utgångspunkter

Vår bestämda uppfattning är att det finns stora samhällsekonomiska vinster att hämta om de fysiska kommunikationerna i framtiden tar väsentligt mindre resurser i anspråk. Om principen innebärande att "förorenaren betalar" tillämpades inom alla transportslag skulle resultatet bli en kraftig minskning av väg- och flygtrafik. Den trafik som går på vatten eller spår skulle då sannolikt kunna hävda sig utan stödköp eller statliga subventioner, eftersom de miljövänliga transportslagen orsakar väsentligt lägre samhällsekonomiska kostnader. Ett genomförande av Vänsterpartiets förslag skulle inte bara förbättra statsfinanserna utan också resultera i en sundare miljö och en förbättrad folkhälsa, bl.a. genom att antalet trafikolyckor skulle minska.

### Väg och järnväg

Det svenska vägnätet är i stort sett färdigbyggt. Anslaget för väghållning bör minskas. Merparten av de långväga godstransporterna bör flyttas från långtradare till tåg eller båt. En sådan omläggning skulle också minska utgifterna för vägunderhåll, särskilt i områden som drabbas av tjälskador.

Också Vägverkets administrationskonto bör minskas genom att delar av verkets myndighetsansvar flyttas över på länsstyrelserna. Vänsterpartiet vill ha en utredning om konsekvenserna av att Vägverket läggs ner och dess uppgifter förs över till regionala organ.

Åtgärder för att stimulera det kollektiva resandet och för att miljöanpassa godstransporterna måste prioriteras på bekostnad av nyinvesteringar inom vägsektorn. Vår bedömning är att järnvägen har mycket stor utvecklingspotential. Vi vill införa en ny anslagspost genom vilken järnvägstrafiken kompenseras för det faktum att busstrafiken slipper betala för mer än en liten del av de kostnader den förorsakar i form av miljöförstöring och försämrad hälsa.

På sikt bör SJ befrias från kravet på företagsekonomisk vinst. I avvaktan härpå bör införas ett biljettstöd inriktat på att sänka priserna för icke-affärsresenärer. Det bör vidare utredas om SJ och Banverket åter kan utgöra en enda organisation.

Mot bakgrund av vad vi har anfört begär vi att regeringen återkommer i 1999 års vårproposition med förslag som innebär att medel förs över från väganlagen till järnvägsanlagen.

Vi anser att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *anslagsberäkningar för budgetåren 2000 och 2001* att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T229 yrkande 2 och med anledning av motion 1998/99:T217 yrkandena 10 och 15 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

1998/99:TU1  
Reservationer

## 2. Anslagsberäkningar för budgetåren 2000 och 2001 (mom. 2)

Mikael Johansson (mp) anser:

I partimotion T217 (mp) utvecklar Miljöpartiet de gröna sitt transportpolitiska alternativ. I denna reservation redovisar vi i sammanfattning våra motiv för att samhällets resurser fr.o.m. budgetåret 2000 bör styras över från väg till järnväg. Vi redovisar också skälen till att Luftfartsverket, inte staten över statsbudgeten, bör svara för huvuddelen av det stöd till kommunala flygplatser som bedöms nödvändigt.

### Våra utgångspunkter

Goda kommunikationer är en viktig del av såväl livskvalitet som utveckling. Men både gods- och persontransporter innebär en resursförbrukning som tär på vår miljö. Merparten av transportarbetet förbrukar fossila bränslen. Utvinning, transport och förbrukning av olja innebär ett stort miljöslitage. Det är hög tid för en systemförändring inom trafikpolitiken om vi skall nå långsiktiga hälso- och miljömål.

### Mål och medel i transportpolitiken

Den nya transportpolitik som riksdagen tog beslut om våren 1998 baseras enligt vår mening på miljömål som är helt otillräckliga för att vi skall nå målet om ett långsiktigt hållbart samhälle.

Också styrmedlen för att nå miljömålen är otillräckliga. På denna punkt är den nya transportpolitiken helt undermålig. Ambitionen sägs vara att åstadkomma en samhällsekonomiskt grundad prissättning. Men konkreta åtgärder saknas. På punkt efter punkt har man backat från denna ambition, oftast som en eftergift för kortsiktiga ekonomiska intressen. Miljöpartiets politik omfattar ett väl avvägt styrmedelspaket som innebär en successiv höjning av energi- och miljörelaterade skatter och avgifter inom ramen för en skatteväxling.

### Väg och järnväg

Vägtrafiken ger en såväl global som lokal miljöpåverkan. Koldioxidutsläppen påverkar det globala klimatet. Ett stort antal människor lider av buller och allergier, många drabbas av luftföroreningar, trafikolyckor och intrång i boendemiljön. Detta är i längden ohållbart. Vår politik syftar såväl till att minska användningen av vägfordon som till att effektivisera den vägtrafik som trots allt är nödvändig. Vår uppfattning är att varje krona som satsas på

väg, att varje meter väg som byggs, innebär att man bygger in sig i ett föråldrat system.

Det svenska vägnätet är i huvudsak färdigutbyggt. I fortsättningen bör medel uteslutande satsas på miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder, på reinvesteringar i den icke asfalterade delen av vägnätet samt på förstärkning av vägar med hård belastning. Med denna inriktning kan medlen till väginvesteringar skäras ner med 80 % i förhållande till regeringens förslag. Konkret innebär vårt förslag att väghållningsanslaget för budgetåren 2000 och 2001 bör minskas med 1,6 miljarder kronor respektive 1,2 miljarder kronor, jämfört med regeringens beräkningar. Vägverkets administrationsanslag för åren 2000 och 2001 bör på motsvarande sätt reduceras med 161 respektive 140 miljoner kronor.

Vad gäller järnvägen krävs omfattande investeringar för att stärka godstrafikens konkurrenskraft. På persontrafiksidan måste åtgärder vidtas så att man kan komma ner i restider under tre timmar för flertalet förbindelser mellan större städer i södra och mellersta Sverige. Först då kan tåget på allvar ta upp konkurrensen med flyget och bilarna. Miljöpartiets järnvägspolitik innebär sammantaget att anslaget för investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar ökas med 2 060 miljoner kronor respektive 2 550 miljoner kronor för budgetåren 2000 och 2001.

### **Luffart**

I det transportpolitiska beslutet våren 1998 godkände riksdagen principerna för ett nytt statligt stöd till kommunala flygplatser. Det nya stödet skall, när det införs nästa år, ersätta det nuvarande driftbidraget till kommunala flygplatser i skogslänen och de resultatutjämningsbidrag som Luftfartsverket lämnar till de största kommunala flygplatserna. I årets budgetproposition föreslås att 105 miljoner kronor av de totalt 115 miljoner kronor som det nya stödet omfattar skall finansieras över statsbudgeten. Vi anser det utmanande att öka subventionerna till flygtrafiken i ett läge där flyget långtifrån bär sina egna miljökostnader. Vi förordar i stället en återgång till det nu gällande stödsystemet fr.o.m. budgetåret 2000. Detta innebär att anslaget för driftbidrag till kommunala flygplatser dras in.

### **Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m.**

Statens upphandling av interregional persontrafik på järnväg bör inte enbart ses som en regionalpolitisk utan också som en miljöpolitisk verksamhet. Därför vill vi öka resurserna till sådan upphandling. Vi vill också utöka transportstödet till Gotland. Med hänsyn till att motsvarande två anslag kommer att föras över till den nya myndigheten Rikstrafiken föreslår vi att anslaget till Rikstrafiken för budgetåren 2000 och 2001 räknas upp med 189 respektive 204 miljoner kronor, jämfört med regeringens beräkningar.

Jag anser att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *anslagsberäkningar för budgetåren 2000 och 2001* att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T217 yrkandena 10 och 15 och med anledning av motion 1998/99:T229 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

### 3. Cykelfrågor (mom. 8)

Sven Bergström (c), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m) anser:

Vi finner det vara en stor brist att man i propositionen förbigår det miljövänligaste, energieffektivaste och nyttigaste fordonet på väg, nämligen cykeln. Enligt vår mening saknar regeringen en cykelpolitik. Vi för vår del vill därför återigen lyfta fram cykelns möjlighet att, i synnerhet på korta avstånd, bidra med lösningar för att hitta en väg fram till det ekologiskt hållbara transportsystemet.

15 % av alla transporter till lands i Sverige sker per cykel. Ändå cyklas det litet i Sverige, om man jämför med länder som Danmark, Holland och Tyskland. Sedan 1950-talet har cyklandet reducerats till en femtedel, till förmån för bilåkandet. På avstånd under 5 km är detta problematiskt på grund av t.ex. avgasutsläpp vid kallstarter, trafikträngsel och folkhälsoaspekter. Betänker man att var fjärde bilresa är kortare än 5 km, inser man att det finns en stor potential för ökat cyklande. I de städer som särskilt satsat på cykeln, exempelvis Göteborg, Örebro och Västerås, ligger andelen cykeltransporter högre än i övriga städer. Det viktigaste för att öka cyklandet är satsningar på bra cykelstråk och god väghållning med bra snöröjning, liksom vettig skyltning och goda parkeringsmöjligheter för cyklister. Viktigt är också att göra det enkelt att ta med cykeln på kollektiva transportmedel som tåg och buss. Vidare kan bra cykelparkeringar vid stationer, gärna med övervakning och tak, vara ett sätt att stimulera till ökat cyklande. Försök med kommunala lånecyklar kan vara ytterligare ett sätt att stimulera till ökat cyklande.

Vi anser att regeringen bör återkomma till riksdagen med en handlingsplan för hur cyklandet på kortare avstånd skall stimuleras.

Vi anser att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *cykelfrågor* att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:T220 yrkande 19 och 1998/99:T223 yrkande 21 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

#### 4. Vägmärken (mom. 9)

Johnny Gylling och Tuve Skånberg (båda kd) anser:

Som framhålls i motion T223 (kd) är flera orter i framför allt Tornedalen flerspråkiga (svenska, finska och samiska). I Finland där det finns en svensk-språkig minoritet är man mycket noga med att återspegla detta i skyltningen vid vägarna men också allmänt i samhällsservicen. Således bör också skyltningen på vissa orter i Sverige anpassas till flera språk.

Regeringen bör uppdra åt Vägverket att se till att så sker.

Vi anser att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

9. beträffande *vägmärken*  
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T223 yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

#### 5. Banavgifter (mom. 14)

Tom Heyman, Lars Björkman, Birgitta Wistrand och Jan-Evert Rådström (alla m) anser:

Vi anser att det finns en uppenbar risk att investeringar i olika trafikanläggningar feldimensioneras när kostnaden för att utnyttja infrastrukturen är nära noll. För att uppnå målet att varje trafikslag skall betala sina kostnader bör därför banavgifterna återställas till den nivå som gällde före 1998 års transportpolitiska beslut. Det innebär, som framhålls i motion T221 (m), en statsfinansiell besparing på ca 690 miljoner kronor.

Vi anser att utskottets hemställan under moment 14 bort ha följande lydelse:

14. beträffande *banavgifter*  
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T221 yrkande 11 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

#### 6. Miljöanpassad tågtrafik (mom. 15)

Sven Bergström (c) anser:

Jag anser att Banverket på ett aktivt sätt bör verka för ett miljöanpassat utnyttjande av hela järnvägssystemet. Som framhålls i motion T214 (c) bör Banverket inom ramen för detta arbete initiera projekt som eliminerar användning av diesel i tågtrafiken. Exempelvis kan den s.k. Kustpilen från Kalmar–Vimmerby alternativt Västervik–Linköping, som ett steg mot övergång till elektrifiering, drivas med annat bränsle än diesel. Förutsättningarna för detta är goda då det i nära anslutning till banorna finns anläggningar för framställande av RME-bränsel, raps-metylester, i Kristianstad och Västervik. Därmed kan utvecklingen av ett miljöanpassat transportsystem förenas med en regionalpolitiskt riktig och viktig satsning.

Jag anser att utskottets hemställan under 15 bort ha följande lydelse:

15. beträffande *miljöanpassad tågtrafik*  
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T214 yrkande 8 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

## 7. Inlandsbanan (mom. 16)

Johnny Gylling och Tuve Skånberg (båda kd) anser:

Vi anser, som framhålls i motionerna T223 och T505 (båda kd), att en utredning bör tillsättas om att överföra Inlandsbanans södra avsnitt mellan Kristinehamn och Mora samt alla tvärbanor till Inlandsbanan AB. För att bibehålla och vidareutveckla den positiva utvecklingen av Inlandsbanans godstrafik krävs ökade insatser för banunderhåll. Vi beräknar därför att ytterligare 9 miljoner kronor per år bör avsättas till Inlandsbanan från Banverkets anslag.

Enligt vår bedömning är godstrafiken på hela Inlandsbanan väl motiverad, inte minst från samhällsekonomisk synpunkt. Långsiktiga förutsättningar bör därför skapas för att hela banan har tillräcklig kapacitet för godstrafiken. Det innebär att bandelarna Sveg–Brunflo och Arvidsjaur–Gällivare bör rustas upp.

Vi anser vidare att regeringen, tillsammans med berörda parter i inlandet, bör ta ett gemensamt ansvar för persontrafikfrågorna längs inlandsbanestråket för att hitta lämpliga och effektiva trafiklösningar för inlandets persontransporter efter år 2001.

Vi anser att utskottets hemställan under moment 16 bort ha följande lydelse:

16. beträffande *Inlandsbanan*  
att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:T223 yrkande 29 och 1998/99:T505 och med avslag på motion 1998/99:T531 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

## 8. Den svenska handelssjöfartens internationella konkurrenskraft (mom. 18)

Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m) anser:

Sedan propositionen lämnades till riksdagen har regeringen ändrat förslaget och träffat en ny överenskommelse som höjer kostnaden för statsverket med 100 miljoner kronor. Någon finansiering av beloppet har inte presenterats, endast ett pressmeddelande från näringsministern att motsvarande minskning skall göras på väganslaget. Vi anser inte att detta är en acceptabel lösning; väginvesteringarna är redan kraftigt beskurna och vägunderhållet eftersatt.

Vi vill erinra om att regeringen för något år sedan otvetydigt ställde i utsikt att man ämnade medverka till den lagstiftning som skulle krävas till följd av den nettomodell som parterna hade enats om. Vi finner det mycket beklagligt att regeringen därefter ändrat inställning.

I det slutbetänkande (SOU 1998:129) som Utredningen om sjöfartens struktur- och kapitalsituation nyligen överlämnade till regeringen framhålls bl.a. följande om den svenska handelssjöfartens konkurrenssituation: ”Det naturligaste och snabbaste sättet att likställa konkurrensvillkoren med andra EU-länders och Norges är att genomföra motsvarande förändringar, som dessa länder har gjort vad gäller t.ex. beskattning och sociala avgifter. Konkurrensvillkoren blir då inte bara likvärdiga utan också mer jämförbara.”

Vi delar utredarens uppfattning och hans besvikelse då han konstaterar att han måste avstå från att föreslå sådana förändringar, eftersom regeringens utredningsdirektiv inte tillåter det.

Vi håller fast vid våra motionsledes uttalade uppfattningar att regeringen snarast möjligt bör återkomma till riksdagen med förslag till den lagstiftning som krävs för att även i Sverige genomföra den s.k. nettomodellen. Lagstiftningen skall vara så utformad att full konkurrensneutralitet varaktigt uppnås för den svenska handelssjöfarten i förhållande till övriga EU-länder.

Vi anser att utskottets hemställan under 18 bort ha följande lydelse:

18. beträffande *den svenska handelssjöfartens internationella konkurrenskraft*

att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:T220 yrkande 31 i denna del, 1998/99:T222 yrkande 13, 1998/99:T223 yrkande 31, 1998/99:T615 yrkande 6 och 1998/99:T628 yrkande 2, med anledning av motionerna 1998/99:T230 yrkande 9, 1998/99:T602 och 1998/99:T613 samt med avslag på motion 1998/99:T229 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anföras,

## 9. Fartygsfonder m.m. (mom. 19)

Tom Heyman, Lars Björkman, Birgitta Wistrand och Jan-Evert Rådström (alla m) anser:

Vi anser att tonnagesförnyelsen är en fråga av strategiskt intresse, speciellt för de mindre företagen. Möjligheten att sälja och köpa tonnage vid lämpliga tillfällen måste garanteras. För att underlätta tonnagesförnyelse och för att utjämna de årliga resultaten i en starkt konjunkturkänslig näring bör *fartygsfonderna* återinföras.

Vi anser också att den arbetsrättsliga lagstiftningen inom sjöfartsområdet måste ändras och att möjligheten till sympatiåtgärder begränsas. Den s.k. *Lex Britannia*, som ger svensk facklig organisation vidsträckt internationella befogenheter, måste upphävas.

En ny regel om *personalövergång vid företagsförsäljningar* har införts enligt EU-krav. Inom EU görs dock undantag för skepp, något som inte införts i den svenska lagstiftningen. Eftersom den svenska lagen därigenom kommer i konflikt med EU-reglerna bör EG:s regelverk snarast införas.

I fråga om *sjuklön, arbetstid och semester* gäller speciella regler för sjöfarten. Dessa regler bör snarast anpassas till de generella bestämmelser som gäller för svensk arbetsmarknad.

*De svenska hamnarna* drivs i dag i form av kommunala monopol. Sådana har inte visat sig effektiva i andra sammanhang. Monopolet baseras dels på

en föräldrad förordning om hamnverksamhet, dels på ILO-konvention 137 som regeringen inte sade upp när möjlighet fanns. Inom EU finns nu krav på att även hamnverksamhet skall konkurrensutsättas. Hamnförordningen och reglerna om allmän hamn måste anpassas till moderna krav och de kommunala monopolerna avskaffas. Tolkningen av ILO-konvention 137, som nu gäller i ytterligare nio år, måste ändras så att fackliga kompetensvister i hamnarna omöjliggörs.

Sammanfattningsvis anser vi att den svenska handelssjöfartens internationella konkurrenskraft skulle stärkas avsevärt om de åtgärder vi sålunda förordar genomförs.

Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag i enlighet med våra önskemål.

Vi anser att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

19. beträffande *fartygsfonder m.m.*  
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T220 yrkande 31 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

## 10. Ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket (mom. 20)

Tom Heyman, Lars Björkman, Birgitta Wistrand och Jan-Evert Rådström (alla m) anser:

Sjöfartsverkets generaldirektör Anders Lindström har inför utskottet uppgivit att verket under år 1998 gjorde en extra inleverans på 100 miljoner kronor och att det i år är fråga om en extra inleverans på 170 miljoner kronor. Sjöfartsverkets verksamhet finansieras huvudsakligen med de sjöfartsavgifter som handelssjöfarten har att betala. Extra inleveranser på 270 miljoner under två år, vid sidan av de avkastningskrav på en tredjedel av vinsten som Sjöfartsverket har att uppfylla, är enligt vår mening inte möjliga utan ett så kraftigt överuttag av avgifter att det för tankarna till en beskattning av sjöfarten. Samtidigt innebär sådana inleveranser en kraftig försvagning av Sjöfartsverkets soliditet till men för dess förmåga att finansiera investeringar med eget kapital.

Regeringen bör, innan den fattar beslut om en extra inleverans för år 1999, återkomma till riksdagen med en analys av effekterna för verkets ekonomi och investeringsförmåga, dels av den soliditetssänkning från 50 % till lägst 30 % som förordas i propositionen, dels av det ändrade system för sjöfartsavgifter som nyligen genomförts.

Vi anser att utskottets hemställan under 20 bort ha följande lydelse:

20. beträffande *ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket*  
att riksdagen med anledning av motion 1998/99:T607  
*dels* avslår regeringens förslag att riksdagen godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 1999–2001 i enlighet med vad regeringen förordar,  
*dels* som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

## 11. Gotlandstillägget (mom. 23)

Tom Heyman, Lars Björkman, Birgitta Wistrand och Jan-Evert Rådström (alla m) anser:

Vi finner det rent principiellt felaktigt att transportörer skall tillåtas påföra ett Gotlandstillägg, som de sedan kan använda för att trafikera Gotland. Denna form av staten beviljad "beskattningsrätt" till privata aktörer finns det utifrån ett flertal aspekter anledning att ifrågasätta. Varumottagare i olika delar av Sverige har allt som oftast reagerat mot att deras fraktkostnad inkluderat ett Gotlandstillägg. En öppen redovisning av influtna medel har inte gått att få till stånd. Det har också gång efter annan förts fram argument för att Gotlandsstödet inte skapar önskvärd konkurrensneutralitet fraktare emellan.

Mot bakgrund av det anförda kan vi inte stödja regeringens förslag att skjuta upp avvecklingen av Gotlandstillägget ett helt år. Föreliggande analysmaterial bör enligt vår mening göra det möjligt för regeringen att före den 1 juli nästa år återkomma till riksdagen med ett konkret förslag till avveckling av Gotlandstillägget, ett förslag som väl tillgodoser Gotlands behov av rationella, kostnadsneutrala transporter till och från fastlandet.

Som en följd av vårt ställningstagande bör riksdagen anta regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1996:20) om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter med den ändringen att 1979 års lag skall upphöra att gälla vid utgången av juni år 1999.

Vi anser att utskottets hemställan under 23 bort ha följande lydelse:

### 23. beträffande *Gotlandstillägget*

att riksdagen med anledning av motion 1998/99:T220 yrkande 37 och med avslag på motion 1998/99:T626

*dels* antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1996:20) om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter med den ändringen att 1979 års lag skall upphöra att gälla vid utgången av juni år 1999,

*dels* som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

## 12. Luftfartsverkets ekonomiska mål, investeringsplan och finansiella befogenheter m.m. (mom. 25)

Mikael Johansson (mp) anser:

Flyget har expanderat kraftigt under senare tid. Detta är ett allvarligt hot mot miljön. Flyget är det sämsta färdmedlet när det gäller energiförbrukning per passagerare. För samma energimängd kan tåget på sträckan Göteborg–Stockholm transportera omkring tio gånger fler personer än flyget. Vidare är tidsvinsten begränsad på sträckor inom södra och mellersta Sverige. Flyget orsakar också stora bullerproblem.

En situation där de olika trafikverken försöker främja den egna sektorn leder till ohållbara konkurrenssituationer. För att detta skall undvikas bör riks-

dagen vara mycket tydlig rörande de mål och den inriktning som skall gälla. Exempelvis bör Luftfartsverket, av miljö- och hälsoskäl, inte ges i uppdrag att öka flygtrafiken i och över Sverige i nämnvärd utsträckning. Målet bör i stället vara att hålla flygtrafiken på låga men nödvändiga nivåer.

Miljöpartiet de gröna motsätter sig bestämt en Schengenanpassning av Sveriges flygplatser eftersom Sverige bör utträda ur EU. Vi har tidigare avstyrkt utbyggnad av Arlanda. I konsekvens härmed bör riksdagen avslå den föreslagna investeringsplanen för Luftfartsverket för perioden 1999–2001. Detsamma gäller förslaget om bemyndigande för regeringen att för år 1999 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter enligt vad som föreslås i budgetpropositionen.

Jag anser att utskottets hemställan under moment under 25 bort ha följande lydelse:

25. beträffande *Luftfartsverkets ekonomiska mål, investeringsplan och finansiella befogenheter m.m.*

att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T217 yrkandena 7 och 8 samt med avslag på proposition 1998/99:1 utgiftsområde 22 punkterna 12 och 14 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

### 13. Bromma flygplats och flygkapaciteten i Stockholmsområdet (mom. 27)

Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m) anser:

På kort tid har Bromma flygplats utvecklats till en av landets fyra största. De korta avstånden till Stockholm City gör Bromma till ett mycket bra alternativ till Arlanda för tjänste- och affärsresor. De bolag som med små och tystgående flygplan utnyttjar Bromma har också bidragit till att öka konkurrensen på flygmarknaden. Att lägga ned flygplatsen anser vi vara kapitalförstöring av stora mått och ett avbräck för näringslivet i Sverige. Riksdagen bör alltså uttala att Bromma flygplats skall vara kvar.

Tillgången till snabba och effektiva flygtransporter är till följd av Stockholms geografiska läge avgörande för regionens utveckling. Stockholms flygregion utgör dessutom navet i det svenska inrikessystemet. Kapaciteten får därmed direkt inverkan på tillgången till flygtransporter i hela Sverige. Enligt Luftfartsverkets beräkningar kan Arlandas tre banor uppnå sitt kapacitetstak redan år 2007. En fjärde bana på Arlanda är enligt Luftfartsverket nödvändig för att behoven fram till omkring år 2030 skall kunna tillgodoses.

Vad vi här har anfört om Bromma flygplats och om flygkapaciteten i Stockholmsregionen på längre sikt bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi anser att utskottets hemställan under 27 bort ha följande lydelse:

27. beträffande *Bromma flygplats och flygkapaciteten i Stockholmsområdet*

att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:T220 yrkandena 41 och 43 samt 1998/99:T702 och med avslag på motion 1998/99:T217 yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

#### 14. Bromma flygplats och flygkapaciteten i Stockholmsområdet (mom. 27)

Karin Svensson Smith (v), Stig Eriksson (v) och Mikael Johansson (mp) anser:

Vår bestämda uppfattning är att flygkapaciteten i Stockholms-regionen är fullt tillräcklig för att klara de funktioner där flygtrafik är nödvändig. Vi motsätter oss all ytterligare utbyggnad. Bromma flygplats bör enligt vår mening snabbavvecklas, eftersom den ligger alldeles för nära bebyggelse och därmed utgör en stor hälsorisk och miljöstörning.

Vad vi nu anför bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi anser att utskottets hemställan under 27 bort ha följande lydelse:

27. beträffande *Bromma flygplats och flygkapaciteten i Stockholmsområdet*

att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T217 yrkande 9 och med avslag på motionerna 1998/99:T220 yrkandena 41 och 43 samt 1998:T702 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

#### 15. Statens ägarengagemang i SAS Sverige AB (mom. 29)

Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Birgitta Wistrand (m), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m) anser:

Enligt vår uppfattning bör staten inte vara delägare i ett flygbolag. Det saknas bärande skäl för att staten skall äga aktier i SAS Sverige AB. En privatisering av SAS Sverige AB skulle, som vi ser det, befrämja ökad konkurrens. Efter diskussioner med Danmark och Norge bör statens aktier i bolaget säljas ut.

Vi anser att utskottets hemställan under moment 29 bort ha följande lydelse:

29. beträffande *statens ägarengagemang i SAS Sverige AB*

att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:T220 yrkande 39 och 1998/99:T222 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

## 16. Privatisering av vissa svenska flygplatser (mom. 30)

1998/99:TU1  
Reservationer

Tom Heyman, Lars Björkman, Birgitta Wistrand och Jan-Evert Rådström (alla m) anser:

Arlanda och Landvetter står inför betydande investeringar. Mot den bakgrunden anser vi att dessa flygplatser bör privatiseras. Framtida investeringar behöver därmed inte belasta statsbudgeten med vare sig lån eller lånegarantier. Båda flygplatserna uppvisar god lönsamhet. Försäljningsvärdet torde uppgå till flera miljarder kronor. En försäljning skulle öppna möjlighet att få fram nödvändigt riskkapital.

Vi anser att utskottets hemställan under 30 bort ha följande lydelse:

30. beträffande *privatisering av vissa svenska flygplatser*  
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T220 yrkande 40 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

## 17. Avyttring av LFV Holding AB:s dotterbolag (mom. 31)

Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Birgitta Wistrand (m), Kenth Skårvik (fp) och Jan-Evert Rådström (m) anser:

Luftfartsverket bedriver i dag en omfattande affärsmässig verksamhet som inte är behövlig från myndighetssynpunkt. Vi anser därför att Luftfartsverkets holdingbolag och dess dotterbolag Swedavia AB, LFV Airport Center AB och LFV Handling AB bör privatiseras, gemensamt eller vart för sig. Denna åtgärd är ett naturligt steg i en renodling av Luftfartsverkets verksamhet.

Vi anser att utskottets hemställan under moment under 31 bort ha följande lydelse:

31. beträffande *avyttring av LFV Holding AB:s dotterbolag*  
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T220 yrkande 44 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

## 18. Associationsformen för kommunala flygplatser (mom. 32)

Kenth Skårvik (fp) anser :

Folkpartiet liberalerna anser att de kommunala flygplatserna inte bör drivas i kommunal bolagsform. Det är önskvärt att dessa flygplatser i stället drivs i förvaltningsform eller att de privatiseras.

Jag anser att utskottets hemställan under 32 bort ha följande lydelse:

32. beträffande *associationsformen för kommunala flygplatser*  
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T222 yrkande 12 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

## 19. Olönsamma linjer (mom. 33)

1998/99:TU1  
Reservationer

Karin Svensson Smith och Stig Eriksson (båda v) anser:

Riksdagens beslut om stöd till kommunala flygplatser är välkommet men långtifrån tillräckligt för att skapa regional balans. De allvarligaste problemen, som t.ex. höga flygpriser, kommer att bestå. Att flyga från inlandet via Arlanda är i dag orimligt dyrt. T.ex. är normalpriset för en resa mellan Gällivare och Göteborg ca 8 000 kr. Denna negativ utveckling är, som vi ser det, en direkt följd av den svenska luftfartens avreglering. Enligt vår uppfattning bör regeringen tillsätta en utredning med uppgift att se över avregleringens konsekvenser för den regionala balansen i inrikesflyget och återkomma till riksdagen med förslag.

Vi anser att utskottets hemställan under 33 bort ha följande lydelse:

33. beträffande *olönsamma linjer*  
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T703 yrkande 2 samt med anledning av motion 1998/99:T231 yrkande 12 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

## 20. Upphandling av järnvägstrafik m.m. (mom. 38)

Sven Bergström (c), Karin Svensson Smith (v), Stig Eriksson (v) och Kenth Skårvik (fp) anser:

Vi anser att Rikstrafiken vid sin upphandling av kollektivtrafik skall sträva efter att de transportpolitiska målen uppfylls. Det förutsätter att samhällsnyttan av utbyggnaden av järnvägens infrastruktur tas till vara. Riksdagen har våren 1998 klargjort att upprustningen av norra stambanan för snabbtågstrafik är regionalpolitiskt angelägen och bör tidigareläggas. Det bör därför inför den förestående trafikupphandlingen klarläggas att snabbtågstrafiken på sträckan Stockholm–Östersund skall ske längs norra stambanan via bl.a. Ljusdal och Bollnäs så att nyttan av den nu pågående upprustningen av banan kan tas till vara.

Vi anser att utskottets hemställan under 38 bort ha följande lydelse:

38. beträffande *upphandling av järnvägstrafik m.m.*  
att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:T230 yrkande 6, 1998/99:T527 yrkande 2 och 1998/99:T542 i denna del, med anledning av regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1998/99:T217 yrkande 13 och 1998/99:T521  
*dels* bemyndigar regeringen att, för ändamål som omfattas av ramanslaget D 2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m., under år 1999 upphandla interregional persontrafik på järnväg m.m. som innebär utgifter om högst 404 000 000 kr under år 2000,  
*dels* som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

## 21. Upphandling av flygtrafik (mom. 41)

1998/99:TU1  
Reservationer

Sven Bergström (c) anser:

Jag anser att staten bör upphandla flygtrafiktjänster som är regionalpolitiskt viktiga men kommersiellt mindre intressanta. Upphandlingen bör i enlighet med motion T230 (c) finansieras genom att en avgift tas ut på övriga inrikes flygresor. Regeringen bör snarast återkomma, dock senast i samband med vårbudgeten 1999, med förslag till riksdagen angående den närmare utformningen av ett sådant system. Jag bedömer att med ett sådant system kan syftet med motion T705 (c) tillgodoses så att gotlänningarna ges en tillfredsställande flygtrafik med rimliga biljettpriser.

Jag anser att utskottets hemställan under 41 bort ha följande lydelse:

41. beträffande *upphandling av flygtrafik*  
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T230 yrkande 8 och med anledning av motion 1998/99:T705 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

## 1. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (mom. 1)

Tom Heyman, Lars Björkman, Birgitta Wistrand och Jan-Evert Rådström (alla m) anför:

I riksdagen finns en majoritet, bestående av socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister, för förslagen i budgetpropositionen (prop. 1998/99:1) beträffande ekonomiska ramar för de olika utgiftsområdena samt beräkningen av statens inkomster avseende år 1999 i den statliga budgeten. Samma majoritet har också uttalat sitt stöd för beräkningen av det offentliga utgiftstaket samt för förslagen om preliminära utgiftstak för åren 2000 och 2001.

Moderata samlingspartiet har i parti- och kommittémotioner förordat en annan inriktning av den ekonomiska politiken och budgetpolitiken. Våra förslag syftar till att skapa förutsättningar för ett ekonomiskt, kulturellt och socialt växande Sverige. Med en större enskild sektor och ett starkare civilt samhälle kan både företag och människor växa. Massarbetslösheten kan steg för steg pressas tillbaka samtidigt som den sociala tryggheten också i andra bemärkelser kan öka genom att hushållen får en större ekonomisk självständighet.

Vi har föreslagit en långtgående växling från subventioner och bidrag till omfattande skattesänkningar för alla, främst låg- och medelinkomsttagare. Samtidigt värnar vi om de människor som är i störst behov av gemensamma insatser och som har små eller inga möjligheter att påverka sin egen situation. Vi slår också fast att det allmänna skall tillföras resurser för att på ett tillfredsställande sätt kunna genomföra de uppgifter som måste vara gemensamma.

Då riksdagens majoritet förordar en annan inriktning av politiken deltar vi inte i det nu aktuella beslutet om anslagsfördelning inom utgiftsområde 22. I detta särskilda yttrande redovisar vi dock den del av vår politik som berör utgiftsområde 22 Kommunikationer och som också framgår av motion T220 (m). Vårt trafikpolitiska alternativ innebär besparingar om sammanlagt 662 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

### **Mål för transportpolitiken**

Vi anser att följande mål bör gälla för transportpolitikens fortsatta inriktning:

- Ett kundorienterat, snabbt och effektivt transportsystem som främjar svenskt näringsliv och svensk sysselsättning.
- En stegvis och målmedveten miljöanpassning av trafikslagen i takt med den allt snabbare teknikutvecklingen.
- Transportsystemen skall till rimliga kostnader tillgodose människors berättigade behov av transporter till och från arbetet och på fritiden samt vara anpassade att stärka svenskt näringslivs konkurrenskraft.
- En likvärdig behandling av varje transportslag i förhållande till dess kostnader och intäkter, dock med den begränsningen att varje trans-

portslag också måste tillförsäkras likvärdiga villkor i förhållande till internationell konkurrens.

1998/99:TU1  
Särskilda yttranden

### **Statens roll**

Enligt vår uppfattning förutsätter en effektiv infrastruktur ett ökat inslag av marknadsstyrning. Privata lösningar skall sökas så långt det är möjligt. Först härigenom kan man uppnå ett effektivt resursutnyttjande och göra korrekta bedömningar av investeringsbehovet. Statens ansvar bör begränsas till planering, upphandling, finansiering och myndighetsutövning. All annan verksamhet bör så långt möjligt vara konkurrensutsatt och drivas i privat regi.

### **Väg och järnväg**

Efter en kraftig utbyggnad av vägnätet under 1960-talet har investeringarna i nya vägar minskat, vilket under 1980-talet givit Sverige en bottenplacering i internationell jämförelse. Det har givit negativa effekter i form av ökad trängsel och förvärrade miljöproblem.

I vår kommittémotion T221 (m) föreslår vi en höjning av anslaget till väghållning och statsbidrag med 335 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. Härigenom tillförs ytterligare resurser till angelägen vägutbyggnad samtidigt som stödet till det enskilda vägnätet kan förstärkas. Den halvering av statsbidraget till drift och byggande av enskilda vägar som genomfördes år 1996 och de nedskärningar som därefter har gjorts har inneburit försämrad standard på de enskilda vägarna. Som följd av att skogsbolag och andra tunga medlemmar i vägföreningar sagt sig inte vara beredda att svara för t.ex. vinterunderhåll har den bofasta befolkningen fått vidkännas flerdubblade kostnader. Med hänsyn härtill, samt till det enskilda vägnätets stora betydelse för näringsliv och människor bosatta i glesbygd, bör 150 miljoner kronor av den ovan föreslagna anslagsökningen tillföras anslagsposten för enskilda vägar.

Vad gäller den fortsatta utbyggnaden av järnvägsnätet anser vi att landets ekonomiska läge inte medger framtida satsningar i samma takt som under senare år. Därför föreslår vi en minskning av anslaget till banhållning med 500 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. Vi anser också att Banverket bör klara sina sektorsuppgifter med något mindre resurser än vad regeringen beräknar. Därför föreslår vi en minskning av motsvarande anslag med 12 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag.

### **Sjöfart**

Den svenskregistrerade delen av den svenska handelsflottan har fått en allt svårare konkurrenssituation och är sedan år 1989 beroende av statligt stöd. Detta är olyckligt. Stödet snedvrider konkurrensen och bevarar föråldrad teknik. I reservation 8 redovisar vi tillsammans med Kristdemokraterna och Folkpartiet förslag som syftar till att tillförsäkra den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor. För nästa budgetår anser vi att anslaget kan be-

gränsas till 265 miljoner kronor. Detta innebär en minskning med 140 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag.

Regeringen föreslår i budgetpropositionen en höjning av transportstödet till Gotland med 15 miljoner kronor till 190 miljoner kronor. Resursförstärkningen skall möjliggöra att basutbudet av färjetrafik förstärks med ytterligare ett fartyg under de tre sommarmånaderna. Vi anser att den utökade trafiken kan klaras om ensamrätten för det rederi med vilket staten ingått avtal om Gotlandstrafiken avskaffas. Vi anser att Sverige skall leva upp till EG:s regler om s.k. fritt cabotage även när det gäller trafik till och från Gotland. Därför avvisar vi regeringens förslag om en höjning av transportstödet till Gotland med 15 miljoner kronor för budgetåret 1999.

#### **Ersättning till Posten för rikstäckande betalnings- och kassaservice**

Postens verksamhet måste effektiviseras och tvingas bära sina kostnader på en konkurrensutsatt marknad. Inget hindrar att Posten sätter de priser man önskar, förutsatt att dessa priser motsvarar verkliga kostnader. Men genom korssubventionering mellan affärsområden kan Posten sätta omotiverat låga priser för att hindra konkurrens. Hittills har Posten motarbetat alla försök att få en riktig bild av var kostnader och intäkter uppstår i koncernen. Staten bör vidta åtgärder som förhindrar fortsatt missbruk av företagens dominerande ställning. På sikt bör Posten AB privatiseras.

Staten skall ha ett övergripande ansvar för att det finns en rikstäckande postservice. Om det behövs skall sådan upphandlas i konkurrens på marknaden. Vi avvisar den ersättning med 200 miljoner kronor till Posten AB för rikstäckande betalningsservice som regeringen föreslår, eftersom ersättningen enligt vår uppfattning är en förtäckt subvention.

#### **Köp av interregional persontrafik på järnväg**

Från anslaget Köp av interregional persontrafik på järnväg bestrids kostnader för upphandling av regionalpolitiskt angelägen persontrafik på järnväg samt flygtrafik mellan Umeå och Östersund. Regeringen föreslår att riksdagen för nästa budgetår anvisar 405 miljoner kronor för ändamålet. Vi moderater anser att behovet av statlig upphandling minskar om persontrafiken konkurreras ut och den långväga busstrafiken avregleras helt. Vi föreslår en minskning av anslaget med 100 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. Dock bör anslaget även efter minskningen användas för upphandling av flygtrafik.

#### **Rikstrafiken**

Vi motsätter oss att den nya myndigheten för bl.a. upphandling av kollektivtrafik inrättas. Det av regeringen föreslagna anslaget på 10 miljoner kronor för nästa budgetår kan därmed utgå.

Vi anser, nu liksom tidigare, att SMHI i ökad utsträckning bör kunna finansiera sin verksamhet genom avgifter. Vi föreslår därför en minskning av anslaget för nästa budgetår med 20 miljoner kronor, jämfört med vad regeringen föreslår.

## 2. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (mom. 1)

Johnny Gylling och Tuve Skånberg (båda kd) anför:

I riksdagen finns en majoritet som vill ha en annan inriktning av politiken än den vi förordat. Eftersom Kristdemokraternas förslag är en helhet anser vi det inte meningsfullt att i detta andra steg fullfölja våra anslagsyrkanden. I stället väljer vi att i detta särskilda yttrande redovisa huvuddragen i vårt trafikpolitiska alternativ som för budgetåret 1999 innebär en besparing om 40 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. Detta alternativ framgår också av motion T223 (kd).

### **Transporternas och kommunikationernas betydelse för välfärdsutvecklingen**

Den positiva välfärdsutveckling som Sverige genomgått under det senaste århundradet är i hög grad direkt förknippad med ökad handel och därmed ökade transporter och ökad kommunikation. Välfärden och den ekonomiska utvecklingen på sikt bestäms också av produktivitsutvecklingen, såväl i allmänhet som i transport- och kommunikationssystemet. För enskilda människors välfärd är goda kommunikationer avgörande. I begreppet livskvalitet ingår rörlighet som ett väsentligt inslag. Rörlighet är en grundförutsättning för ett fungerande vardagsliv.

### **Statens roll**

Staten har två uppgifter. Offentliga myndigheter skall se till att det finns en väl utbyggd och väl underhållen infrastruktur. Denna infrastruktur skall finansieras främst med offentliga medel. Men för att effektivitet och produktivitet skall främjas bör också privata initiativ uppmuntras. Statens andra uppgift är att tillse att transport- och kommunikationsmarknaderna fungerar effektivt. Detta åstadkommer man bäst genom ett successivt ökat konkurrenstryck och fortsatt avreglering.

### **Väg och järnväg**

Den positiva trenden vad gäller utvecklingen av antalet trafikolyckor har brutits. Vi anser att ökade insatser på trafiksäkerhetsområdet är angelägna och vill i detta syfte anvisa 20 miljoner kronor till väghållningsanslaget, utöver vad regeringen föreslår.

Effektiviseringen av järnvägstrafiken måste fortsätta, bl.a. genom ökad konkurrensutsättning och omstrukturering av verksamheter. Banverket har

fått en ny organisation som innebär att produktionsverksamheten har skilts från förvaltningen. Omorganisationen torde skapa förutsättningar för ytterligare rationaliseringar.

För Vägverkets administrationsanslag liksom för Banverkets sektorsanslag föreslår vi ett besparingsbeting på 30 miljoner kronor vardera.

### 3. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (mom. 1)

Sven Bergström (c) anför:

I riksdagen finns en majoritet som vill ha en annan inriktning av politiken än den vi förordat. Centerpartiets budgetförslag utgör en helhet. Mot den bakgrunden väljer vi att inte fullfölja våra anslagsyrkanden. I stället redovisas i detta särskilda yttrande huvuddragen i vårt trafikpolitiska alternativ. För budgetåret 1999 innebär detta besparingar om 105 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Vårt alternativ framgår också av motion T230 (c).

#### **Utgångspunkter**

Ett kretsloppsanpassat samhälle förutsätter ett ”grönare” transportsystem. Användningen av fossila bränslen måste minska. En nollvision för sådana bränslen bör införas. En plan bör läggas fast för hur fossila bränslen successivt skall fasa ut och ersättas med förnybara bränslen.

Goda kommunikationer är en förutsättning för att hela Sverige skall utvecklas. Transportpolitiken måste syfta till att minska avståndsnackdelar och förbättra förutsättningarna för ett decentraliserat samhälle. De nackdelar som följer av långa avstånd, såväl inom landet som till övriga Europa och andra marknader, måste kompenseras med väl fungerande transporter och en väl utbyggd infrastruktur.

#### **Väg och järnväg**

Investeringar i infrastruktur går lätt förlorade om de inte följs av insatser för drift och underhåll. Därför krävs en långsiktig strategi för drift och underhållsåtgärder. Vi anser att sådana åtgärder måste prioriteras. Avstängningar och dålig framkomlighet innebär betydande merkostnader för näringslivet och drabbar självfallet också persontransporterna. Bärighetshöjande åtgärder såsom tjälsäkring och beläggning av grusvägar är av stor betydelse. Andelen vägar som stängs på grund av tjällossning måste reduceras kraftigt. Vi föreslår att de medel inom väghållningsanslaget, 500 miljoner kronor, som regeringen anser bör ställas till regeringens disposition i stället används för drift och underhåll. I Sverige finns drygt 2 000 mil allmän väg som inte är hårdbelagd.

Det enskilda vägnätet är för många landsbygdsboende förbindelsen till det allmänna vägnätet och utgör dessutom en förutsättning för näringslivets utveckling, ökad sysselsättning och ökad tillgänglighet. Anslagsposten till enskilda vägar har för innevarande budgetår upptagits till 566 miljoner kronor. Centerpartiet anser att anslagsposten bör räknas upp till 670 miljoner

kronor för nästa budgetår. Hälften av uppräknningen bör finansieras genom överföring av medel från Vägverkets administrationsanslag, medan den andra hälften bör finansieras genom en omdisponering av väghållningsanslaget. Vi förutsätter att den anslagstekniska förändring som regeringen redovisar i budgetpropositionen, och som innebär att anslagsposten för år 1999 upptas till endast 100 miljoner kronor, endast är av teknisk karaktär och inte innebär en reell anslagsminskning. Härutöver anser vi att de särskilda medel som är avsatta för bärighetshöjande åtgärder skall kunna gå också till det enskilda vägnätet.

### **Luftfart**

I samband med det transportpolitiska beslutet våren 1998 godkände riksdagen principerna för ett nytt stöd till kommunala flygplatser. I årets budgetproposition föreslås att 105 miljoner kronor av de sammanlagt 115 miljoner kronor som stödet avses uppgå till finansieras över statsbudgeten, medan Luftfartsverket i egenskap av sektorsmyndighet endast skall svara för 10 miljoner kronor. Vi vill betona att Luftfartsverket, som alla statliga myndigheter, måste ta ett regionalpolitiskt ansvar. Härav följer att hela det statliga stödet till kommunala flygplatser måste tas ut inom sektorn. Detta stöd bör uppgå till 105 miljoner kronor. Med hänvisning härtill avvisar vi regeringens förslag till medelsberäkning. Detta innebär att ramen för utgiftsområdet bör sänkas med 105 miljoner kronor. Härutöver anser vi att ett system för statlig upphandling av regionalpolitiskt viktiga flygtrafiktjänster bör införas. Upphandlingen bör finansieras genom att en avgift tas ut på övriga inrikes flygresor.

### **4. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (mom. 1)**

Kenth Skårvik (fp) anför:

I riksdagen finns en majoritet som vill ha en annan inriktning av politiken än den vi förordat. Då Folkpartiets budgetförslag är en helhet är det inte meningsfullt att i detta andra steg fullfölja partiets anslagsyrkanden. I detta särskilda yttrande redovisas dock huvuddragen i Folkpartiet liberalernas trafikpolitik, som närmare utvecklas i motion T222 (fp). Vidare redovisas skälen till att ramen för utgiftsområde 22 för nästa budgetår bör minskas med 2,9 miljarder kronor, jämfört med regeringens förslag.

### **Utgångspunkter**

För oss liberaler är fri konkurrens grundbulten i trafikpolitiken. Med fri konkurrens tillgodoses den enskildes val av transportslag bäst. Med fri konkurrens inom alla transportslag når vi bäst målen om en hållbar utveckling och ökad tillväxt.

## De transportpolitiska målen

1998/99:TU1  
Särskilda yttranden

Transport och kommunikation är en nödvändig förutsättning för all ekonomisk aktivitet. Den positiva välfärdsutvecklingen i Sverige under det senaste århundradet kan i hög grad kopplas till ökad handel och därmed ökade transporter och kommunikation.

Utformningen av transportsystemen måste i hög grad påverkas av högt ställda krav på miljöhänsyn och varaktig hushållning med resurser.

För enskilda människors välfärd är goda kommunikationer avgörande. Rörlighet är ett väsentligt inslag i god livskvalitet och en grundförutsättning för ett fungerande vardagsliv. Tillgång till bra kommunikationer underlättar arbetspendling. En väl utformad trafikpolitik är av allra högsta regionalpolitiska betydelse.

## Väg och järnväg

En god vägstandard är en förutsättning för att hela Sverige skall leva och utvecklas samt för att vi skall få ett företagsklimat som främjar sysselsättning och välfärd.

Ett allvarligt problem är den bristfälliga bärigheten hos många vägar av stor betydelse för bl.a. skogsindustrins råvaruförsörjning och för åkerinäringen. Vi anser att åtgärder för förbättrat underhåll och höjd standard på de utsatta delarna av vägnätet snarast bör vidtas. Från Folkpartiets sida vill vi i sammanhanget betona de enskilda vägarnas betydelse. Med fog kan påstås att utan bra enskilda vägar stannar Sverige. Minskade resurser till det enskilda vägnätet får snabbt betydande negativa konsekvenser inte bara för glesbygden utan för landet som helhet.

I vår partimotion med anledning av 1998 års ekonomiska vårproposition föreslog vi att ramen för utgiftsområde 22 Kommunikationer skulle minskas med 2,9 miljarder kronor för år 1999. Vi vidhåller detta förslag, som inte är något i sig önskvärt men nödvändigt för att vård och skola skall tillförsäkras rimliga resurser. Vi föreslår att neddragningen fördelas så att väghållningsanslaget minskas med 1,5 miljarder kronor och att banhållningsanslaget dras ner med 1,25 miljarder kronor. Dessutom föreslår vi att Vägverkets administrationsanslag och Banverkets anslag till sektorsuppgifter reduceras med 75 miljoner kronor vardera, allt jämfört med regeringens förslag.

Utgiftsminskningen kan enligt vår uppfattning klaras genom senareläggning av vissa nya investeringsprojekt. Vi vill poängtera att nedskärningarna inte får gå ut över drift och underhåll av vägar och järnvägar och inte heller får leda till en neddragning av statsbidraget till enskilda vägar.

## 5. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (mom. 1)

1998/99:TU1  
Särskilda yttranden

Karin Svensson Smith (v), Stig Eriksson (v) och Mikael Johansson (mp) anför:

Efter 1998 års riksdagsval har Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna fört förhandlingar med den socialdemokratiska regeringen. Förhandlingarna har resulterat i en överenskommelse. Som följd av denna avstår Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna från att framställa alternativa yrkanden rörande 1999 års statsbudget. Ett viktigt skäl till att Socialdemokraternas budgetförslag för år 1999 accepteras så som det redovisas i budgetpropositionen för år 1999 är att förhandlingarna har förts under stark tidspress som inneburit att vi har haft små möjligheter att påverka budgeten för det närmast kommande året.

## 6. Inlandsbanan (mom. 16)

Kenth Skårvik (fp) anför:

Jag anser att IBAB har skött Inlandsbanan och utvecklat banans tågtrafik på ett förtjänstfullt sätt. Som redovisas i motion T531 av Yvonne Ångström (fp) har den trafikerade banlängden utökats med närmare 50 % och godstrafiken återupptagits på bandelarna Sveg–Brunflo, Hoting–Ulriksfors och Dorotea–Vilhelmina. Jag förutsätter därför att statens bidrag till IBAB fortsättningsvis kommer att räknas upp med ytterligare 7 miljoner kronor för att trygga Inlandsbanans existens och utveckling.

## 7. Den svenska handelssjöfartens internationella konkurrenskraft (mom. 18)

Sven Bergström (c) anför:

I motion T230 (c) yrkande 9 framhålls att regeringen snabbt bör återkomma till riksdagen med förslag till sådana lagändringar som krävs för att den s.k. nettomodellen skall gälla i Sverige och därmed för den svenska rederinäringen.

Sedan motionen väcktes har regeringen ändrat den i budgetpropositionen angivna s.k. bruttomodellen så att bidraget till de sociala avgifterna höjs till 58 000 kr per kalenderår och årsarbetskraft.

Den sålunda ändrade bruttomodellen har godtagits enligt en överenskommelse den 16 november 1998 mellan regeringen, Vänsterpartiet, Miljöpartiet de gröna, Sveriges redareförening och fackförbundet SEKO. Företrädare för regeringen och de båda arbetsmarknadsparterna framhåller i ett gemensamt uttalande att uppgörelsen är positiv för svensk sjöfart. De anställda ges löne- och anställningstrygghet samtidigt som konkurrenskraften stärks. Därmed finns förutsättningar för en fortsatt god utveckling av svensk sjöfart. Parterna kommer nu omgående att sluta erforderliga avtal om tillfälligt anställd personal.

Eftersom syftet med motionsyrkandet sålunda synes tillgodosett, avstår jag från att reservera mig.

1998/99:TU1  
Särskilda yttranden

## 8. Bromma flygplats och flygkapaciteten i Stockholmsområdet (mom 27)

Inger Segelström (s) anför:

Bromma flygplats vara eller inte vara har diskuterats i många år och flera utredningar har pekat på att flygplatsen skall läggas ned. Många bostäder har blivit byggda i området, mot bakgrund av tidigare fattade nedläggningsbeslut. Jag inser alla att en flygplats mitt i en storstad innebär allvarliga miljö- och säkerhetsproblem, vilket är ohållbart i längden. I dag upplever många Brommabor att de lider fysiskt av dålig luft, buller och föroreningar i trädgårdar etc. på grund av flyget. Många lider också psykiskt svårt av att ha jet- och skolflygplan strax ovanför hustaken.

Koncessionsnämnden för miljöskydd har med starka miljöargument krävt att jetflyget på Bromma skall upphöra redan år 2000. Det bör också nämnas att olycksstatistiken för privatflyg per personkilometer är lika allvarlig som den för motorcyklar.

För att en trovärdighet skall finnas i detta angelägna ärende krävs att ett årtal fastställs för Brommas nedläggning som reguljär flygplats i samband med att utredningen om flygplatskapacitet i Stockholmsregionen blir färdig. Ett sådant bestämt årtal kommer också att på ett positivt sätt påskynda processen med att åstadkomma ytterligare flygplatskapacitet i Stockholmsregionen.

## Propositionens lagförslag

1998/99:TU1  
Bilaga 1

Förslag till lag om ändring i lagen (1996:20) om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter

Härigenom föreskrivs att lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter skall upphöra att gälla vid utgången av år 1999.

# Utskottets förslag till beslut om anslag för budgetåret 1999 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

1998/99:TU1  
Bilaga 2

1 000-tal kronor

Utskottets förslag överensstämmer med regeringens förslag till anslagsfördelning. Moderata samlingspartiet, Kristdemokraterna, Centerpartiet och Folkpartiet liberalerna redovisar sina ställningstaganden i särskilda yttranden som fogats till betänkandet.

Verksamhetsområde Anslag	Utskottets förslag
<b>A Vägar och järnvägar</b>	
1 Vägverket: Administration ( <i>ram</i> )	1 125 242
2 Väghållning och statsbidrag ( <i>ram</i> )	12 479 738
3 Banverket: Sektorsuppgifter ( <i>ram</i> )	786 593
4 Banverket: Banhållning ( <i>ram</i> )	6 689 600
5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk ( <i>ram</i> )	200 000
6 Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling ( <i>obet.</i> )	1 650 000
<b>B Sjö- och luftfart</b>	
1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m. ( <i>obet.</i> )	44 415
2 Transportstöd till Gotland ( <i>ram</i> )	190 000
3 Ersättning till viss kanaltrafik m.m. ( <i>obet.</i> )	62 660
4 Bidrag till sjöfarten ( <i>ram</i> )	405 000
5 Driftbidrag till kommunala flygplatser ( <i>obet.</i> )	105 000
<b>C Post och telekommunikation</b>	
1 Post- och telestyrelsen ( <i>ram</i> )	147 391
2 Upphandling av samhällsättaganden ( <i>ram</i> )	157 484
3 Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice ( <i>ram</i> )	200 000
4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal ( <i>ram</i> )	140 000
5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m. ( <i>ram</i> )	50 000
<b>D SJ, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster m.m.</b>	
1 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier ( <i>ram</i> )	5 000
2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. ( <i>ram</i> )	405 000
3 Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik ( <i>ram</i> )	205 000
4 Viss internationell verksamhet ( <i>ram</i> )	7 500
5 Kostnader för avveckling av Styrelsen för riksfärdtjänst m.m. ( <i>obet.</i> )	50
6 Rikstrafiken ( <i>ram</i> )	10 000
<b>E Kommunikationsforskning och meteorologi</b>	
1 Statens väg- och transportforskningsinstitut ( <i>ram</i> )	29 822
2 Kommunikationsforskningsberedningen ( <i>ram</i> )	169 277
3 Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) ( <i>ram</i> )	43 852
4 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut m.m. ( <i>ram</i> )	192 690
<b>Summa för utgiftsområdet</b>	<b>25 501 314</b>

Regeringens och partiernas förslag till anslag  
för år 1999

Belopp i 1 000-tal kronor

Anslag	Regeringens förslag	m	kd	c	fp
A 1	Vägverket: Administration	1 125 242		-30 000	-75 000
A 2	Väghållning och statsbidrag	12 479 738	+335 000	+20 000	-1 500 000
A 3	Banverket: Sektorsuppgifter	786 593	-12 016	-30 000	-75 000
A 4	Banverket: Banhållning	6 689 600	-500 000		-1 250 000
A 5	Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	200 000			
A 6	Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling	1 650 000			
B 1	Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	44 415			
B 2	Transportstöd till Gotland	190 000	-15 000		
B 3	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62 660			
B 4	Bidrag till sjöfarten	405 000	-140 000		
B 5	Driftbidrag till kommunala flygplatser	105 000		-105 000	
C 1	Post- och telestyrelsen	147 391			
C 2	Upphandling av samhällsättaganden	157 484			
C 3	Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice	200 000	-200 000		
C 4	Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	140 000			
C 5	Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	50 000			
D 1	Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier	5 000			
D 2	Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m.	405 000	-100 000		
D 3	Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik	205 000			
D 4	Viss internationell verksamhet	7 500			
D 5	Kostnader för avveckling av Styrelsen för riksfärdtjänst m.m.	50			
D 6	Rikstrafiken	10 000	-10 000		
E 1	Statens väg- och transportforskningsinstitut	29 822			
E 2	Kommunikationsforskningsberedningen	169 277			
E 3	Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)	43 852			
E 4	Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydro- logiska institut m.m.	192 690	-20 000		
<b>Summa för utgiftsområde 22</b>	<b>25 501 314</b>	<b>-662 016</b>	<b>-40 000</b>	<b>-105 000</b>	<b>-2 900 000</b>

Sammanfattning.....	1
Betänkandets disposition .....	3
BUDGETPROPOSITIONEN FÖR ÅR 1999.....	3
Utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	3
MOTIONERNA .....	6
Motioner från den allmänna motionstiden 1998 .....	6
UTSKOTTET .....	12
Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	12
Inledning .....	12
1 Vägverket .....	13
1.1 Anslaget A 1 Vägverket: Administration.....	13
1.2 Anslaget A 2 Väghållning och statsbidrag .....	13
1.2.1 Regeringens förslag .....	14
1.2.2 Motionsförslag .....	14
2 Banverket.....	15
2.1 Anslaget A 3 Banverket: Sektorsuppgifter.....	15
2.1.1 Regeringens förslag .....	15
2.1.2 Motionsförslag .....	15
2.2 Anslaget A 4 Banverket: Banhållning.....	16
2.2.1 Regeringens förslag .....	16
2.2.2 Motionsförslag .....	16
2.3 Anslaget A 5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Trans- europeiska nätverk .....	17
2.4 Anslaget A 6 Nationellt investeringsprogram för infra- strukturutveckling .....	17
3 Sjöfart .....	17
3.1 Anslaget B 1 Ersättning för fritidsbåtsändamål .....	17
3.2 Anslaget B 2 Transportstöd för Gotland .....	17
3.2.1 Regeringens förslag .....	17
3.2.2 Motionsförslag .....	18
3.3 Anslaget B 3 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.....	18
3.4 Anslaget B 4 Bidrag till sjöfarten.....	18
3.4.1 Bakgrund .....	18
3.4.2 Regeringens överväganden och förslag .....	19
3.4.3 Motionsförslag .....	19
4 Luftfart.....	19
4.1 Anslaget B 5 Driftbidrag till kommunala flygplatser.....	19
4.1.1 Regeringens förslag .....	19
4.1.2 Motionsförslag .....	20
5 Post- och telekommunikation samt informationsteknik.....	20
5.1 Anslaget C 1 Post- och telestyrelsen .....	20
5.2 Anslaget C 2 Upphandling av samhällsättaganden .....	20
5.3 Anslaget C 3 Ersättning till Posten AB för rikstäckande betal- nings- och kassaservice.....	20
5.3.1 Regeringens förslag .....	20

5.3.2 Motionsförslag .....	21
5.4 Anslaget C 4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal .....	21
5.5 Anslaget C 5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m. ....	21
6 Statens järnvägar, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster m.m. ....	21
6.1 Anslaget D 1 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier .....	21
6.2 Anslaget D 2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. ....	22
6.2.1 Regeringens förslag .....	22
6.2.2 Motionsförslag .....	22
6.3 Anslaget D 3 Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik .....	22
6.4 Anslaget D 4 Viss internationell verksamhet .....	22
6.5 Anslaget D 5 Kostnader för avveckling av Styrelsen för riksfärdtjänst m.m. ....	23
6.6 Anslaget D 6 Rikstrafiken .....	23
6.6.1 Regeringens förslag .....	23
6.6.2 Motionsförslag .....	23
7 Kommunikationsforskning och meteorologi .....	23
7.1 Anslaget E 1 Statens väg- och transportforskningsinstitut .....	23
7.2 Anslaget E 2 Kommunikationsforskningsberedningen .....	24
7.3 Anslaget E 3 Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) .....	24
7.4 Anslaget E 4 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut m.m. ....	25
7.4.1 Regeringens förslag .....	25
7.4.2 Motionsförslag .....	25
8 Utskottets ställningstagande till anslagsfrågorna .....	25
8.1 Inledning .....	25
8.2 Utgångspunkter .....	26
8.2.1 Mål för verksamheten inom utgiftsområdet .....	26
8.2.2 Prioriteringar för år 1999 .....	27
8.2.3 Sammanfattning .....	27
8.3 Väg och järnväg .....	28
8.4 Sjö- och luftfart .....	31
8.4.1 Sjöfart .....	31
8.4.2 Luftfart .....	32
8.5 Post- och telekommunikation samt informationsteknik .....	32
8.6 Statens järnvägar, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster m.m. ....	32
8.7 Kommunikationsforskning och meteorologi .....	33
8.8 Anslagsberäkningar för budgetåren 2000 och 2001 .....	34
8.9 Omfördelning mellan anslag .....	34
8.10 Sammanfattning av utskottets ställningstagande till anslagsfrågorna .....	35
Övriga frågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	35

9 Vägar .....	35
9.1 Låneram för vissa väginvesteringar .....	36
9.2 Finansiering av vissa kapitalkostnader inom vägväsendet .....	36
9.3 Avvecklingskostnader för avgiftsanläggningen på Rödöbron m.m. ....	36
9.4 Vissa statliga garantier i fråga om SVEDAB .....	36
9.5 Cykelfrågor .....	37
9.6 Vägmärken och vägs skyltar .....	37
9.6.1 Vägmärken .....	37
9.6.2 Vägs skyltar .....	38
9.7 Vägnummer .....	38
10 Banverket .....	39
10.1 Lån i Riksgäldskontoret .....	39
10.1.1 Regeringens förslag .....	39
10.1.2 Utskottets ställningstagande .....	40
10.2 Banavgifter .....	40
10.2.1 Motionsförslag .....	40
10.2.2 Utskottets ställningstagande .....	41
10.3 Miljöanpassad tågtrafik .....	41
10.3.1 Motionsförslag .....	41
10.3.2 Utskottets ställningstagande .....	41
10.4 Inlandsbanan .....	42
10.4.1 Motionsförslag .....	42
10.4.2 Utskottets ställningstagande .....	43
10.5 Stängselreglering .....	44
10.5.1 Motionsförslag .....	44
10.5.2 Utskottets ställningstagande .....	44
11 Sjöfart .....	45
11.1 Den svenska handelssjöfartens internationella konkurrens- kraft .....	45
11.1.1 Inledning .....	45
11.1.2 Budgetpropositionen för år 1998 .....	46
11.1.3 Budgetpropositionen för år 1999 .....	46
11.1.4 Motionsförslag .....	47
11.1.5 Utskottets ställningstagande .....	49
11.2 Fartygsfonder m.m. ....	50
11.3 Ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket .....	50
11.3.1 Regeringens överväganden och förslag .....	50
11.3.2 Motionsförslag .....	51
11.3.3 Utskottets ställningstagande .....	51
11.4 Utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket .....	51
11.5 Finansiella befogenheter för Sjöfartsverket .....	51
11.6 Gotlandstillägget .....	51
11.6.1 Bakgrund .....	51
11.6.2 Regeringens överväganden och förslag .....	52
11.6.3 Motionsförslag .....	52
11.6.4 Utskottets ställningstagande .....	53
11.7 Handelsflottans kultur- och fritidsråd .....	53

12 Luftfart.....	53
12.1 Luftfartsverkets ekonomiska mål, investeringsplan och finansiella befogenheter m.m. ....	54
12.1.1 Regeringens förslag.....	54
12.1.2 Motionsförslag .....	54
12.1.3 Utskottets ställningstagande .....	55
12.2 Utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket .....	55
12.3 Bromma flygplats och flygkapaciteten i Stockholmsområdet m.m. ....	55
12.3.1 Motionsförslag .....	55
12.3.2 Utskottets ställningstagande .....	56
12.4 Vissa konkurrensfrågor m.m. ....	57
12.4.1 Motionsförslag .....	57
12.4.2 Utskottets ställningstagande .....	58
12.5 Statens haverikommission.....	60
13 Post- och telekommunikation samt informationsteknik.....	60
14 Statens järnvägar, kollektivtrafik och samhällsköpta tjänster m.m. ....	60
14.1 Statens järnvägar.....	61
14.1.1 Regeringens förslag.....	61
14.1.2 Motionsförslag .....	63
14.1.3 Utskottets ställningstagande .....	63
14.2 Upphandling av järnvägstrafik m.m.....	65
14.2.1 Regeringens förslag.....	65
14.2.2 Motionsförslag .....	66
14.2.3 Utskottets ställningstagande .....	67
14.3 Flygtrafiken Umeå–Östersund .....	69
14.3.1 Regeringens förslag.....	69
14.3.2 Motionsförslag .....	69
14.3.3 Utskottets ställningstagande .....	69
14.4 Andra trafik- och upphandlingsfrågor.....	70
14.4.1 Motionsförslag .....	70
14.4.2 Utskottets ställningstagande .....	72
15 Kommunikationsforskning och meteorologi .....	74
15.1 Kommunikationsforskningsberedningen (KFB).....	74
15.1.1 Regeringens förslag.....	74
15.1.2 Utskottets ställningstagande .....	75
15.2 El- och hybridbilsforskning .....	75
15.2.1 Motionsförslag .....	75
15.2.2 Utskottets ställningstagande .....	75
15.3 Teknikupphandling av miljöanpassade mindre bussar.....	76
15.3.1 Motionsförslag .....	76
15.3.2 Utskottets ställningstagande .....	76
15.4 Tunga fordons hälsovådliga utsläpp.....	77
15.4.1 Motionsförslag .....	77
15.4.2 Utskottets ställningstagande .....	77
15.5 Inrättande av samåkningscentraler.....	78
15.5.1 Motionsförslag .....	78
15.5.2 Utskottets ställningstagande .....	78

15.6 Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut.....	79
15.6.1 Regeringens förslag.....	79
15.6.2 Utskottets ställningstagande.....	79
16 Uppföljning och utvärdering.....	79
Hemställan.....	86
RESERVATIONER.....	92
1. Anslagsberäkningar för budgetåren 2000 och 2001 (v).....	92
2. Anslagsberäkningar för budgetåren 2000 och 2001 (mp).....	93
3. Cykelfrågor (m, kd, c, fp).....	95
4. Vägmärken (kd).....	96
5. Banavgifter (m).....	96
6. Miljöanpassad tågtrafik (c).....	96
7. Inlandsbanan (kd).....	97
8. Den svenska handelssjöfartens internationella konkurrenskraft (m, kd, fp).....	97
9. Fartygsfonder m.m. (m).....	98
10. Ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket (m).....	99
11. Gotlandstillägget (m).....	100
12. Luftfartsverkets ekonomiska mål, investeringsplan och finan- siella befogenheter m.m. (mp).....	100
13. Bromma flygplats och flygkapaciteten i Stockholmsområdet (m, kd, fp).....	101
14. Bromma flygplats och flygkapaciteten i Stockholmsområdet (v, mp).....	102
15. Statens ägarengagemang i SAS Sverige AB (m, fp).....	102
16. Privatisering av vissa svenska flygplatser (m).....	103
17. Avyttring av LFV Holding AB:s dotterbolag (m, fp).....	103
18. Associationsformen för kommunala flygplatser (fp).....	103
19. Olönsamma linjer (v).....	104
20. Upphandling av järnvägstrafik m.m. (v, c, fp).....	104
21. Upphandling av flygtrafik (c).....	105
Särskilda yttranden.....	106
1. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (m).....	106
2. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (kd).....	109
3. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (c).....	110
4. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (fp).....	111
5. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (v, mp).....	113
6. Inlandsbanan (fp).....	113
7. Den svenska handelssjöfartens internationella konkurrenskraft (c).....	113
8. Bromma flygplats och flygkapaciteten i Stockholmsområdet (s)..	114

Bilaga 1	
Propositionens lagförslag.....	115
Förslag till lag om ändring i lagen (1996:20) om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter.....	115
Bilaga 2	
Utskottets förslag till beslut om anslag för budgetåret 1999 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	116
Bilaga 3	
Regeringens och partiernas förslag till anslag för år 1999.....	117