

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens förslag till anslag för budgetåret 2001 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer och övriga förslag i budgetpropositionen inom utgiftsområdet. Vidare behandlar utskottet 154 motioner.

Till betänkandet har fogats 44 reservationer och 15 särskilda yttranden. De frågor som reservationerna och de särskilda yttrandena avser samt de partier som har avgett dem framgår av innehållsförteckningen (s. 175–181).

Moderata samlingspartiet, Kristdemokraterna, Centerpartiet och Folkpartiet liberalerna har avgivit budgetalternativ som redovisas i de särskilda yttrandena 1–4 (s. 158–165).

Anslag

Riksdagen beslutade den 22 november 2000 att ställa sig bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Ramen omfattar 24,7 miljarder kronor för budgetåret 2001. I budgetpropositionen redovisar regeringen hur den anser att detta belopp bör fördelas mellan olika anslag. Den största delen av beloppet, 22,1 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 13,7 miljarder kronor till anslaget Väghållning och statsbidrag. Resurserna kommer att förstärkas kraftigt när det gäller väginvesteringar i regionala planer. Anslagsposten till drift och underhåll kommer att öka med ca 600 miljoner kronor. Vidare kommer en större andel av tillgängliga resurser att användas för ökad bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion på det regionala vägnätet.

Utskottet föreslår också att riksdagen för nästa budgetår anvisar 6,6 miljarder kronor till anslaget Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter, varav 1,8 miljarder kronor avser drift och underhåll. Medlen skall säkerställa en god drift och en tillfredsställande underhållsstandard.

Sjöfart och luftfart

Utskottet ställer sig bakom det regeringen anför om att det samlade stödet till sjöfarten bör utökas till att omfatta även färjesjöfarten. Inriktningen är vidare att sjöfartsstödet skall ombildas till ett s.k. nettostöd. Regeringens avsikt är att ett nytt stödsystem skall kunna träda i kraft den 1 januari 2002. Utskottet anser emellertid att riksdagen bör ge regeringen till känna att åtgärder för färjesjöfarten behöver genomföras redan under år 2001. Regeringen bör därför snarast återkomma till riksdagen med förslag om hur åtgärderna under år 2001 skall utformas.

Riksdagen föreslås anvisa 101 miljoner kronor i driftbidrag till kommunala flygplatser.

IT, tele och post

Utskottet anser att det är viktigt att en kapacitetsstark och säker IT-infrastruktur skyndsamt byggs ut i hela landet. Utskottet ställer sig därför bakom regeringens lagförslag som innebär att kommuner skall få möjlighet att ansöka om stöd för att ordna abonnentanslutning med hög överföringskapacitet framför allt i glest bebyggda områden.

Utskottet föreslår att riksdagen anvisar 153 miljoner kronor i syfte att trygga funktionshindrades behov av telekommunikationer och posttjänster. För att skapa garantier för att det finns en grundläggande betalnings- och kassaservice bör Posten AB erhålla en ersättning på 200 miljoner kronor.

Kollektivtrafik, färdtjänst och Gotlandstrafiken

Utskottet föreslår att 790 miljoner kronor anvisas till anslaget Rikstrafiken: Trafikupphandling. Anslaget bekostar bl.a. statens upphandling av interregional persontrafik på järnväg, ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik samt transportstöd till Gotland.

En väl fungerande kollektivtrafik och färdtjänst för funktionshindrade är viktig. Det utredningsarbete om färdtjänsten som nu pågår bör enligt utskottets mening bedrivas skyndsamt. Utskottet anser vidare att det är angeläget att utvärdera trafikhuvudmannareformen.

Betänkandets disposition

I betänkandet redovisas först de propositions- och motionsyrkanden som utskottet behandlar (s. 3–27). Efter varje yrkande anges i vilket avsnitt yrkandet behandlas.

I avsnitt 1 Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer behandlas regeringens och motionernas förslag till medelsanvisningar för budgetåret 2001.

I avsnitten 2–11 behandlar utskottet övriga frågor i budgetpropositionen och motionerna.

I avsnitt 12 Uppföljning och utvärdering redovisas hur riksdagens krav på att få ett relevant beslutsunderlag har beaktats i årets budgetproposition.

I *bilaga 1* finns regeringens förslag till *dels* lag med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter, *dels* lag om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät.

I *bilaga 2* redovisas utskottets förslag till beslut om anslag för budgetåret 2001 inom utgiftsområdet.

I *bilaga 3* redovisas regeringens och partiernas förslag till medelsanvisningar för nästa budgetår inom utgiftsområdet.

BUDGETPROPOSITIONEN FÖR ÅR 2000

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Regeringen (Näringsdepartementet) föreslår i budgetpropositionen för år 2001 (prop. 2000/01:1, utg.omr. 22) att riksdagen

1. antar förslaget till lag med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter, (avsnitt 9)

2. antar förslaget till lag om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät, (avsnitt 11)

3. godkänner att regeringen får använda medel från anslaget 36:1 *Vägverket: Administration* för att utreda alternativ finansiering av infrastruktur samt för andra transportpolitiska utredningar, (avsnitt 2)

4. godkänner att regeringen år 2001 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 1 600 000 000 kr för Vägverket för inköp av omsättningstillgångar, anläggningstillgångar och för byggande av broar som ersätter färjor, (avsnitt 2)

5. godkänner att anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* får användas för att betala ränta och amorteringar på lån upptagna 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, väg E 4 trafikplats Hallunda, Södra länken och övriga lånefinansierade Stockholmsprojekt samt lånefinansierade projekt inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen, (avsnitt 2)

6. godkänner att anslagen 36:2 *Väghållning och statsbidrag* och 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* får användas för att täcka förluster vid infriande av kapitaltäckningsgarantin till SVEDAB och eventuella förluster i samband med Riksgäldskontorets utlåning till SVEDAB, (avsnitt 2)

7. godkänner att regeringen under år 2001 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 310 000 000 kr för Vägverket och Banverket tillsammans för att finansiera ett kapitaltillskott till SVEDAB samt räntan under ett år för detta lån, (avsnitt 2)

8. bemyndigar regeringen att under år 2001, i fråga om ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive

tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 28 400 000 000 kr efter år 2001, (avsnitt 2)

9. bemyndigar regeringen att under år 2001, i fråga om ramanslaget 36:4 *Banhållning och sektorsutgifter*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 6 300 000 000 kr efter år 2001, (avsnitt 3)

10. godkänner att Banverket får använda högst 27 400 000 kr från anslaget 36:4 *Banhållning och sektorsutgifter* till investeringar i anslutning till det kapillära nätet i samverkan med externa intressenter, (avsnitt 3)

11. godkänner att regeringen för år 2001 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 9 000 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, produktions- och telenätsutrustning, rörelsekapital, finansiering av omsättningstillgångar samt för statens andel av kapitalkostnader för lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet år 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten, (avsnitt 3)

12. godkänner att regeringen får använda medel från anslaget 36:3 *Banverket: Administration* för att utreda alternativ finansiering av infrastruktur samt för andra transportpolitiska utredningar, (avsnitt 3)

13. godkänner att anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsutgifter* får belastas med kostnader för räntor och amorteringar för lån upptagna i Riksgäldskontoret, (avsnitt 3)

14. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Statens järnvägar för perioden 2001–2003 i enlighet med vad regeringen förordar, (avsnitt 4)

15. bemyndigar regeringen att för år 2001 ge Statens järnvägar samt det eller de nya SJ-bolagen finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar, (avsnitt 4)

16. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2001–2003 i enlighet med vad regeringen förordar, (avsnitt 5)

17. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar, (avsnitt 5)

18. bemyndigar regeringen att för år 2001 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar, (avsnitt 5)

19. godkänner vad regeringen förordar beträffande investeringar i farleder till Göteborgs hamn, (avsnitt 5)

20. godkänner vad regeringen anför om finansiering av kostnader med anknytning till M/S Estonias förlisning, (avsnitt 5)

21. godkänner vad regeringen förordar om Handelsflottans kultur- och fritidsråd, (avsnitt 5)

22. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2001–2003 i enlighet med vad regeringen förordar, (avsnitt 6)

23. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar, (avsnitt 6)

24. bemyndigar regeringen att för år 2001 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar, (avsnitt 6)

25. godkänner vad regeringen förordar om Statens haverikommission, (avsnitt 6)

26. godkänner vad regeringen förordar om Rikstrafiken, (avsnitt 8)

27. bemyndigar regeringen att under år 2001, i fråga om ramanslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandling*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 3 950 000 000 kr under åren 2002–2006, (avsnitt 8)

28. bemyndigar regeringen att under år 2001, i fråga om ramanslaget 37:2 *Upphandling av samhällsåtaganden*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 290 000 000 kr under åren 2002–2004, (avsnitt 11)

29. för budgetåret 2001 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 *Kommunikationer* enligt följande uppställning (i tkr): (avsnitt 1)

34:1 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut	ramanslag	203 077
36:1 Vägverket: Administration	ramanslag	1 044 730
36:2 Väghållning och statsbidrag	ramanslag	13 662 925
36:3 Banverket: Administration	ramanslag	749 849
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	ramanslag	6 611 495
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	ramanslag	200 000
36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	obetecknat anslag	61 000
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	obetecknat anslag	62 660
36:8 Bidrag till sjöfarten	ramanslag	409 000
36:9 Driftbidrag till kommunala flygplatser	obetecknat anslag	101 000
36:10 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier	ramanslag	140 000
36:11 Rikstrafiken: Administration	ramanslag	10 687
36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	ramanslag	790 000
36:13 Viss internationell verksamhet	ramanslag	7 500
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	ramanslag	32 680
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)	ramanslag	44 861
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	ramanslag	11 365
37:2 Upphandling av samhällsåtaganden	ramanslag	153 484
37:3 Ersättning till Posten AB för riktäckande betalnings- och kassaservice	ramanslag	200 000
37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	ramanslag	144 000
37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	ramanslag	50 000
Summa		24 690 313

Motioner från den allmänna motionstiden 1999

1999/2000:T210 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari yrkas

26. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Sverige bör vara pådrivande i internationella organ för strängare säkerhets- och miljökrav för sjöfarten, (avsnitt 5)

33. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om flaggstatskontroll. (avsnitt 5)

1999/2000:T616 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om införandet av ISM-koden. (avsnitt 5)

Motioner från den allmänna motionstiden 2000

2000/01:T201 av Bo Lundgren m.fl. (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att privatisera Arlanda, Landvetter och Sturup i enlighet med vad som anförts i motionen. (avsnitt 6)

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att utbyggnaden av Arlanda skall fortsätta i enlighet med vad som anförts i motionen. (avsnitt 6)

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att behålla Bromma flygplats efter 2011 i enlighet med vad som anförts i motionen. (avsnitt 6)

19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att UMTS-licenser skall auktioneras ut i enlighet med vad som anförts i motionen. (avsnitt 11)

2000/01:T204 av Inga Berggren m.fl. (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att utreda sjöfartens avgifter i syfte att skapa konkurrensneutralitet mellan olika transportslag. (avsnitt 5)

2000/01:T211 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om en utförsäljning av den svenska delen av SAS. (avsnitt 6)

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om bättre konkurrens inom flygtrafiken. (avsnitt 6)

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om handel med s.k. slots. (avsnitt 6)

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om sjötransporternas roll. (avsnitt 5)

19. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om åtgärder för sjöfarten i Väner och Mälaren enligt vad i motionen anförts. (avsnitt 5)

21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att ansvaret för Gotlandstrafiken flyttas från Sjöfartsverket till Vägverket. (avsnitt 9)

24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om det enskilda vägnätet. (avsnitt 2)

28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om de stationära postkontoren. (avsnitt 11)

29. Riksdagen anvisar för budgetåret 2001, med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag, anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt följande uppställning (tusental kronor): (avsnitt 1)

36:1 Vägverket: Administration	-75 000
36:2 Väghållning och statsbidrag	+1 750 000
36:3 Banverket: Administration	-75 000
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	-1 550 000
36:8 Bidrag till sjöfarten	-409 000
Summa för utgiftsområdet	-359 000

2000/01:T212 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bussbranschens problem. (avsnitt 8)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om omprövning av hela systemet för regional upphandling av kollektivtrafik. (avsnitt 8)

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tillgängligheten till kollektivtrafiken för funktionshindrade. (avsnitt 8)

22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Banverkets administrationsanslag. (avsnitt 3)

23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Öresundsförbindelsen. (avsnitt 2)

26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige bör vara pådrivande i internationella organ för strängare säkerhets- och miljökrav för sjöfarten. (avsnitt 5)

27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ett nettostödssystem för sjöfarten skall införas senast 2002. (avsnitt 5)

28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den svenska färjenäringen skall inkluderas i sjöfartsstödet redan från 2001. (avsnitt 5)

29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om gemensam, konkurrensneutral sjöfartspolitik inom EU. (avsnitt 5)

30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kustsjöfarten måste uppmärksammas. (avsnitt 5)

31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vänersjöfartens situation måste förbättras. (avsnitt 5)

33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om passagerarpassagen och rutinerna på flygplatsen vid incheckningen. (avsnitt 6)

34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om privata och kommunala alternativ beträffande flygplatsinvesteringar. (avsnitt 6)

35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skilja Luftfartsinspektionen från Luftfartsverket. (avsnitt 6)

36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om postkontoren. (avsnitt 11)

37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lantbrevbärarnas kassaservice. (avsnitt 11)

42. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kommunikationsforskning och meteorologi. (avsnitt 10)

43. Riksdagen anvisar för budgetåret 2001, med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag, anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt följande uppställning (tusental kronor): (avsnitt 1)

36:2 Väghållning och statsbidrag	+3 000 000
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	+150 000
36:8 Bidrag till sjöfarten	+400 000
Övriga anslag	+ - 0
Summa för utgiftsområdet	+3 550 000

2000/01:T215 av Johan Pehrson (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vägskyllning. (avsnitt 2)

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om flygtrafik. (avsnitt 6)

2000/01:T216 av Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ur regionalpolitiskt perspektiv behandla Vänersjöfarten lika som andra inrikes transportslag. (avsnitt 5)

2000/01:T219 av Sven Bergström m.fl. (c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen anvisar för budgetåret 2001, med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag, anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt följande uppställning (tusental kronor): (avsnitt 1)

36:1 Vägverket: Administration	-120 000
36:2 Väghållning och statsbidrag	+2 420 000
36:3 Banverket: Administration	-51 000
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	+575 000
36:8 Bidrag till sjöfarten	-409 000
36:11 Rikstrafiken: Administration	-350
Summa för utgiftsområdet	+2 414 650

2000/01:T223 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen anvisar i enlighet med vad som anförs i motionen till utgiftsområde 22 politikområde 34:1 Bidrag till SMHI för budgetåret 2001 183 077 000 kr. (avsnitt 1)

2. Riksdagen anvisar i enlighet med vad som i motionen anförs till utgiftsområde 22 politikområde 36:2 Vägverket: Vaghållning och statsbidrag för budgetåret 2001 2 000 000 000 kr utöver vad regeringen föreslår eller således 15 662 925 000 kr. (avsnitt 1)

3. Riksdagen anvisar i enlighet med vad som anförs i motionen till utgiftsområde 22 politikområde 36:3 Banverket: Administration för budgetåret 2001 737 833 000 kr. (avsnitt 1)

4. Riksdagen anvisar i enlighet med vad som anförs i motionen till utgiftsområde 22 politikområde 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsutgifter för budgetåret 2001 5 911 495 000 kr. (avsnitt 1)

5. Riksdagen anvisar i enlighet med vad som anförs i motionen till utgiftsområde 22 politikområde 36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m. för budgetåret 2001 41 000 000 kr. (avsnitt 1)

6. Riksdagen anvisar i enlighet med vad som anförs i motionen till utgiftsområde 22 politikområde 36:8 Bidrag till sjöfarten för budgetåret 2001 209 000 000 kr. (avsnitt 1)

7. Riksdagen anvisar i enlighet med vad som anförs i motionen till utgiftsområde 22 politikområde 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling för budgetåret 2001 590 000 000 kr. (avsnitt 1)

8. Riksdagen anvisar i enlighet med vad som anförs i motionen till utgiftsområde 22 politikområde 37:3 Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice för budgetåret 2001 0 kr. (avsnitt 1)

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett nytt system för beräkning av banavgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. (avsnitt 3)

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förslaget till lag om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät. (avsnitt 11)

2000/01:T229 av Owe Hellberg (v) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att undersöka möjligheten för det landstingsägda trafikbolaget X-trafik att förlänga regionalstågstrafiken till Stockholm. (avsnitt 8)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att noggrant följa upp och se över det kommunala stödet för bredbandsutbyggnad. (avsnitt 11)

2000/01:T230 av Britt Bohlin m.fl. (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att stärka Landvetter som internationell flygplats. (avsnitt 6)

2000/01:T231 av Sven Bergström m.fl. (c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett nytt framförhandlat avtal som bygger på principen att hela kostnaden för Öresundsförbindelsen skall bäras av dem som använder bron. (avsnitt 2)

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att banavgifterna bör sänkas med motsvarande summa som de höjdes för att betala Öresundsbron. (avsnitt 2)

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att använda de 120 miljoner kronor som Banverket får för Öresundsbron till investeringar i andra järnvägsprojekt. (avsnitt 2)

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att införa ett samägt bolag för biljett- och informationssystem. (avsnitt 8)

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att dela Luftfartsverket i en myndighetsdel och en produktionsdel. (avsnitt 6)

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda möjligheten att delprivatisera kluster av statliga flygplatser. (avsnitt 6)

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avveckla Bromma flygplats. (avsnitt 6)

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Arlandas navfunktion måste bevaras och utvecklas. (avsnitt 6)

19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Stockholm-Skavsta skall bli Arlandas officiella komplement. (avsnitt 6)

20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige på EU-nivå måste vara pådrivande för gemensamma regler på sjöfartens område. (avsnitt 5)

21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att trafiken till och från Gotland måste få en långsiktig lösning och en lösning som sker på Gotlands villkor. (avsnitt 9)

25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda om en definition av postal infrastruktur bör införas i postlagen. (avsnitt 11)

26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bevara och utveckla Postens kassaservice. (avsnitt 11)

27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om PTS och ökad konkurrens på postområdet. (avsnitt 11)

2000/01:T232 av Agneta Lundberg m.fl. (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten även fortsättningsvis måste ta ansvar för att upprätthålla en god postservice med en väl fungerande betalnings- och kassaservice i hela landet. (avsnitt 11)

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att flygsektorn solidariskt bör bära kostnaderna för att upprätthålla trafiken på vissa olönsamma linjer. (avsnitt 6)

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fortsatt statligt stöd till interregional kollektivtrafik med buss och tåg. (avsnitt 8)

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om samordning av de olika trafikslagen. (avsnitt 8)

2000/01:T306 av Elver Jonsson (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utmärkning av landskapsgränserna längs de större vägarna. (avsnitt 2)

2000/01:T317 av Anders G Högmark och Elizabeth Nyström (båda m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en nationell skyltningspolicy. (avsnitt 2)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skyltning för turistföretag på landsbygden. (avsnitt 2)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om högsta instans för överklagande av skyltären. (avsnitt 2)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kostnaden för skyltar. (avsnitt 2)

2000/01:T323 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om anslagen till enskilda vägar. (avsnitt 2)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om särskilda bärighetsmedel till enskilda vägar. (avsnitt 2)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en inventering av standarden på det enskilda vägnätet. (avsnitt 2)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förrättningar med anledning av lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar. (avsnitt 2)

2000/01:T329 av Carl G Nilsson (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om omorganisation av Vägverket. (avsnitt 2)

2000/01:T331 av Lennart Fridén (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om genomförande av en likhetsprincip för avgiftsuttag av resande med kortfärjetrafik. (avsnitt 2)

2000/01:T337 av Olle Lindström (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att statsbidragen till de enskilda vägarna bör räknas upp. (avsnitt 2)

2000/01:T342 av Elver Jonsson (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att en tydlig plan upprättas för att reducera antalet färjor och bygga ut med motsvarande antal broar. (avsnitt 2)

2000/01:T344 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om det enskilda vägnätet. (avsnitt 2)

2000/01:T350 av Gunilla Tjernberg (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om nödvändigheten av ett skyndsamt klarläggande av vem som skall vara huvudman för trafikförbindelsen mellan Holmön och fastlandet. (avsnitt 2)

2000/01:T355 av Anders Karlsson och Bengt Silfverstrand (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om behovet av statligt ansvar för investeringar i fartyg på färjelinjen Landskrona–Ven. (avsnitt 2)

2000/01:T356 av Jan-Evert Rådström och Lars Björkman (båda m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att omedelbart bolagisera Vägverket Produktion. (avsnitt 2)

2000/01:T357 av Åke Sandström och Kenneth Johansson (båda c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om ett ökat anslag till enskilda vägar. (avsnitt 1)

2000/01:T361 av Kenneth Johansson (c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om mer resurser till forskning och utvecklingsarbete för att få fram bra och miljövänliga ersättningspreparat till vägsaltet. (avsnitt 2)

2000/01:T369 av Eva Flyborg (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om färjeleden i Göteborgs södra skärgård. (avsnitt 2)

2000/01:T379 av Ann-Kristine Johansson och Torgny Danielsson (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om en översyn av tillståndsprövning av vägskyltning. (avsnitt 2)

2000/01:T390 av Jan Backman och Ingvar Eriksson (båda m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om behovet av nya regler för skyltning. (avsnitt 2)

2000/01:T391 av Martin Nilsson (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen

anförs om ändrade regler för färjeförbindelser som är en del av det statliga vägnätet. (avsnitt 2)

2000/01:T399 av Rigmor Stenmark och Birgitta Carlsson (båda c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om uppskyllning vid allmänna vägar för turism och småföretagarverksamhet. (avsnitt 2)

2000/01:T410 av Elver Jonsson och Siw Persson (båda fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att skapa en vägskyllning som visar alternativa avstånd till en destination. (avsnitt 2)

2000/01:T419 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utvärdera länshuvudmannareformen så att trafikföretag som bedriver linjetrafik får större ansvar vid planering och utvecklande av linjetrafik i syfte att öka konkurrensen. (avsnitt 8)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utvärdera länshuvudmannareformen i syfte att avveckla länshuvudmannens trafikeringsmonopol på linjetrafiken. (avsnitt 8)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utvärdera länshuvudmannarollen så att trafikföretag som bedriver linjetrafik ges möjlighet till att även utveckla trafik utanför det egna länets gränser. (avsnitt 8)

2000/01:T427 av Gudrun Schyman m.fl. (v) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändringar i lag om färdtjänstlagen och lag om riksfärdtjänst enligt vad i motionen anförs om en bättre anpassning till den resandes behov. (avsnitt 7)

2000/01:T440 av Lars Wegendal m.fl. (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om översyn av överklagandeordningen vid ansökan om uppsättande av vägvisningsskyltar. (avsnitt 2)

2000/01:T453 av Yvonne Ångström (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av vägskyltar på ett språk utöver svenska. (avsnitt 2)

2000/01:T475 av Patrik Norinder (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om numrerade avfarter på motorvägar. (avsnitt 2)

2000/01:T512 av Åsa Torstensson (c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om statens och de lokala trafikhuvudmannens samlade ansvar för Bohusbanan. (avsnitt 8)

2000/01:T513 av Per Lager m.fl. (mp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av fortsatt statligt stöd för hela Bohusbanan. (avsnitt 8)

2000/01:T517 av Åke Carnerö och Rosita Runegrund (båda kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fortsatt stöd till Bohusbanan. (avsnitt 8)

2000/01:T519 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att upphandlingen av järnvägstrafik bör omfatta minst fem år. (avsnitt 8)

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att SJ:s roll bör renodlas till att i framtiden vara en stark operatör som på affärsmässiga grunder kan konkurrera om trafik på svenska och europeiska järnvägar. (avsnitt 4)

6. Riksdagen begär att regeringen skyndsamt kommer med ett nytt förslag till finansiering av Öresundsbroavgifterna. (avsnitt 2)

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en upphandling av Banverkets produktion. (avsnitt 3)

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skapa ett av operatörer samägt biljett- och informationsföretag. (avsnitt 8)

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om privatisering av Statens järnvägar. (avsnitt 4)

2000/01:T530 av Ulf Björklund (kd) och Kenneth Johansson (c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Rikstrafikens ansvar för att en samordning sker mellan berörda parter i inlandet för en utökad persontrafik på järnvägen i kombination med buss på Inlandsvägen inför ny avtalsperiod 2001. (avsnitt 8)

2000/01:T533 av Berndt Ekholm m.fl. (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fortsatt statligt stöd till trafiken på länsjärnvägarna. (avsnitt 8)

2000/01:T601 av Elizabeth Nyström och Björn Leivik (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om rederistöd för svenska färjor i internationell trafik. (avsnitt 5)

2000/01:T602 av Anna Åkerhielm (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen beslutar att farledsavgiften skall motsvara de resurser som tas i anspråk. (avsnitt 5)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att konkurrensneutralitet mellan olika transportslag i enlighet med EU:s vitbok om rättvisa och effektiva trafikavgifter skall följas. (avsnitt 5)

3. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag för att skapa konkurrensneutralitet mellan transportslagen och för att förbättra konkurrensmöjligheter för svensk sjöfart internationellt. (avsnitt 5)

2000/01:T603 av Birgitta Sellén och Gunnel Wallin (båda c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att införa gemensamma riktlinjer för sjöfarten inom EU. (avsnitt 5)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att vidta åtgärder för gemensamma riktlinjer för sjöfarten inom EU redan från den 1 januari 2001. (avsnitt 5)

2000/01:T604 av Sten Andersson och Kent Olsson (båda m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att svenska färjerederier får möjlighet att konkurrera på de villkor som anges i motionen. (avsnitt 5)

2000/01:T605 av Mikael Oscarsson (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att en utredning bör tillsättas med uppgift att se över Gotlandstrafiken både vad gäller godstrafiken och persontrafiken i syfte att ge en långsiktig lösning. (avsnitt 9)

2000/01:T606 av Sten Andersson och Kent Olsson (båda m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om ökad sjösäkerhet. (avsnitt 5)

2000/01:T607 av Lilian Virgin m.fl. (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om behovet av bastrofik på två fastlandshamnar i färjetrafiken till Gotland. (avsnitt 9)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att färjelinjerna klassas som riksvägar och ges vägnummer. (avsnitt 9)

2000/01:T608 av Yvonne Ångström (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om företags kostnader för persontransporter med flyg. (avsnitt 6)

2000/01:T609 av Runar Patriksson och Kenth Skårvik (båda fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om fartygstransporter på Vänern/Trollhätte kanal. (avsnitt 5)

2000/01:T610 av Karl-Göran Biörsmark (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om säkrare sjötransporter i nordiska farvatten. (avsnitt 5)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av dubbelskrov på fartyg med miljöfarligt gods. (avsnitt 5)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fastställande av ett datum för infasning av fartyg med dubbelskrov. (avsnitt 5)

2000/01:T611 av Nils Fredrik Aurelius och Leif Carlson (båda m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ett helhetsgrepp angående Gotlandstrafiken. (avsnitt 9)

2000/01:T613 av Bengt Silfverstrand (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om återinförande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister. (avsnitt 5)

2000/01:T614 av Eva Flyborg (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om återbemanning av Vinga fyr i Göteborgs hamn. (avsnitt 5)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att utvärdera situationen med endast passiv radarövervakning över Göteborgs inlopp. (avsnitt 5)

2000/01:T615 av Agne Hansson (c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om etablering av en bilfärjelinje sommartid mellan Öland och Gotland. (avsnitt 9)

2000/01:T616 av Henrik Westman (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen beslutar om en sådan ändring att färjesjöfarten får samma skattelättnader som den lastförande sjöfartstrafiken. (avsnitt 5)

2000/01:T617 av Gudrun Lindvall (mp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om översyn av villkor, tillstånd och skyddsåtgärder för sjötrafik i trånga farleder i syfte att undvika erosionsskador i framtiden. (avsnitt 5)

2000/01:T618 av Cristina Husmark Pehrsson och Ewa Thalén Finné (båda m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att frågan om konkurrerande skattebaser inom EU snarast tas upp till fortsatt behandling inom unionen. (avsnitt 5)

2000/01:T619 av Agne Hansson (c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om etablering av en bilfärjelinje sommartid mellan Västervik och Visby. (avsnitt 9)

2000/01:T620 av Viviann Gerdin och Marianne Andersson (båda c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen begär att regeringen genomför utredningsförslag om Vänersjöfarten. (avsnitt 5)
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om sänkning av lotsavgifterna för Vänersjöfarten. (avsnitt 5)
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om konkurrensneutralitet mellan olika transportslag. (avsnitt 5)
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om en sänkning av sjöfartskostnaderna i Vänern med 20–30 kr per ton. (avsnitt 5)
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att Vänern skall ges status som ”inre vattenväg”. (avsnitt 5)
7. Riksdagen begär hos regeringen en grundlig utredning av förutsättningarna för utbyggnad av slussarna i Trollhättan. (avsnitt 5)

2000/01:T621 av Dan Kihlström och Ulla-Britt Hagström (båda kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att ge Vänern status som inre vattenväg. (avsnitt 5)
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att skapa konkurrensneutralitet i transportstöden mellan sjöfart, landsväg och järnväg. (avsnitt 5)
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om de energieffektiva och trafiksäkerhetsmässiga fördelarna med sjöfart på Vänern. (avsnitt 5)

2000/01:T623 av Annelie Enochson och Per Landgren (båda kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om behovet av att följa EU:s riktlinjer för sjöfartsstöd. (avsnitt 5)
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om behovet av att införa nettomodellen och tonnagenettomodellen för hela sjöfarten. (avsnitt 5)

2000/01:T624 av Gudrun Lindvall (mp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om miljöprövning av den tänkta flygplatsen vid Hall på Södertörn. (avsnitt 6)

2000/01:T625 av Lennart Hedquist och Gustaf von Essen (båda m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om utbyggnad av flygplatser. (avsnitt 6)
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om Arlandas position som Sveriges nationella och internationella storflygplats. (avsnitt 6)

2000/01:T626 av Cecilia Magnusson och Anita Sidén (båda m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa krav på förarbevis vid framförande av fritidsbåtar i farleder. (avsnitt 5)

2000/01:T627 av Karin Enström (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att ett statligt båtregister inte bör införas. (avsnitt 5)

2000/01:T628 av Carl Erik Hedlund m.fl. (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökad flygkapacitet i Stockholm. (avsnitt 6)

2000/01:T629 av Lars Wegedal (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inom ramen för Östersjösamarbetet aktualisera frågan om lotstväng i Östersjön. (avsnitt 5)

2000/01:T630 av Sven Brus och Yvonne Andersson (båda kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om regionflygplatsens förläggning i Östergötland. (avsnitt 6)

2000/01:T632 av Anders Sjölund m.fl. (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en utvecklad konkurrenssituation för Norrlandsflyget med utgångspunkt i nya slottider på Arlanda. (avsnitt 6)

2000/01:T633 av Rolf Gunnarsson (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Luftfartsverkets avgifter. (avsnitt 6)

2000/01:T634 av Lena Ek och Agne Hansson (båda c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fraktkostnaderna fr.o.m. den 1 januari 2001 på färjorna mellan Gotland och fastlandet återställs till den nivå som gällde före delavvecklingen av Gotlandstillägget. (avsnitt 9)

2000/01:T635 av Stig Eriksson m.fl. (v) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att regeringen bör snabbtreda frågan om staten skall ta över ansvaret för Gotlandstrafiken genom Vägverket. (avsnitt 9)

2000/01:T636 av Roy Hansson (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager som sin mening vad i motionen anförs om Gotlandstrafiken och att höghastighetsfärjans turlista för 2001 fastställs enligt den ambitionsnivå som ansvarigt statsråd givit uttryck för. (avsnitt 9)

2. Riksdagen tillkännager som sin mening vad i motionen anförs om att det särskilda påslaget på frakttaxor till och från Gotland avskaffas från årsskiftet 2000/01. (avsnitt 9)

3. Riksdagen tillkännager som sin mening vad i motionen anförs om att frågan om taxor m.m. för frakter ges en snar lösning där det gotländska näringslivets konkurrensmöjligheter ges likvärdiga förutsättningar. (avsnitt 9)

2000/01:T638 av Rinaldo Karlsson och Karl Gustav Abramsson (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett införande av båtregister med finansiering genom registreringsavgift eller båtskatt. (avsnitt 5)

2000/01:T639 av Åsa Torstensson och Marianne Andersson (båda c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en satsning på Landvetter flygplats. (avsnitt 6)

2000/01:T640 av Stig Eriksson m.fl. (v) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till skärpt sjösäkerhetslagstiftning och lagstiftning om anställningsvillkor i enlighet med ITF:s policy. (avsnitt 5)

3. Riksdagen begär att regeringen gör en översyn av gällande regelverk i syfte att underlätta Sjösäkerhetsinspektionens arbete. (avsnitt 5)

4. Riksdagen begär att regeringen beaktar sjöfartens behov av forskning och utveckling enligt vad i motionen anförs. (avsnitt 5)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att villkoren för kustsjöfarten samt omlastning mellan sjöfart och landtransporter bör ses över. (avsnitt 5)

2000/01:T641 av Stig Eriksson m.fl. (v) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inga nya flygplatser skall byggas i Sverige. (avsnitt 6)

7. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ett system för start-, landnings- och sträckflygningsavgifter, differentierade efter miljöprestanda och flygkapacitet, enligt vad i motionen anförs. (avsnitt 6)

9. Riksdagen tillkännager som sin mening vad i motionen anförs om att ändra Luftfartsverkets instruktion enligt de transportpolitiska målen. (avsnitt 6)

10. Riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning om förstatligande av de kommunala flygplatserna enligt vad i motionen anförs. (avsnitt 6)

11. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag av systemet för fördelning av slottider enligt vad i motionen anförs. (avsnitt 6)

2000/01:T642 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda kostnadsansvaret och behovet av isbrytarflottan. (avsnitt 5)

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Vänersjöfarten. (avsnitt 5)

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda sjöfartens konkurrenssituation. (avsnitt 5)

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda Sjöfartsverkets taxesättning. (avsnitt 5)

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att TAP-avtalet bör ändras så att avtalet blir ett nettoavtal. (avsnitt 5)

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införandet av ISM-koden. (avsnitt 5)

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att före den 1 juli 2000 lämna förslag på ett långsiktigt system som ersätter nuvarande ordning vad gäller Gotlandstrafiken. (avsnitt 9)

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Kvarken. (avsnitt 5)

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om färjelinjen mellan Limhamn och Dragör. (avsnitt 5)

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Göteborgs hamn. (avsnitt 5)

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett nytt statligt båtregister. (avsnitt 5)

2000/01:T643 av Sture Arnesson m.fl. (v) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag till ändring av lostavgifterna på Trollhätte kanal och Vänern enligt vad som föreslagits i utredningen Väneruppdraget. (avsnitt 5)

2. Riksdagen begär att regeringen prövar möjligheten att klassa Vänern som en inre vattenväg. (avsnitt 5)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige bör söka dispens från EU:s lagstiftning vad gäller säkerhets- och behörighetsbestämmelser för inre vattenvägar. (avsnitt 5)

2000/01:T644 av Eva Arvidsson m.fl. (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att behålla Gotlandstrafiken i Nynäshamn. (avsnitt 9)

2000/01:T646 av Berit Andnor och Rune Berglund (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om resor med flyg i Norrlands inland. (avsnitt 6)

2000/01:T648 av Kent Härstedt och Annika Nilsson (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att lyfta fram frågan om konkurrensneutralitet för färjenäringen inom EU. (avsnitt 5)

2000/01:T649 av Sylvia Lindgren m.fl. (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i

motionen anförs om behovet att skyndsamt förbereda en avveckling av flygverksamheten vid Bromma flygplats. (avsnitt 6)

2000/01:T650 av Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Vänersjöfarten. (avsnitt 5)

2000/01:T651 av Christina Pettersson och Eva Arvidsson (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en förbättrad sjösäkerhet för fritidsbåtar. (avsnitt 5)

2000/01:T652 av Kent Härstedt och Annika Nilsson (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att se över sjösäkerhetsreglerna inom Sverige och EU samt andra åtgärder för att höja säkerheten på passagerarfärjor. (avsnitt 5)

2000/01:T653 av Kent Härstedt och Annika Nilsson (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade insatser för sjösäkerhetshöjande åtgärder. (avsnitt 5)

2000/01:T655 av Bengt Silfverstrand och Catherine Persson (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen begär att regeringen skall återkomma till riksdagen med förslag vad avser situationen för den svenska färjesjöfarten för 2001. (avsnitt 5)

2000/01:T656 av Lilian Virgin (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en analys beträffande ägandet av tonnaget i den gotländska färjetrafiken. (avsnitt 9)

2000/01:T657 av Catherine Persson (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör ta ett helhetsgrepp på och se över sjöfartens konkurrenssituation i dess helhet i förhållande till andra transportslag och andra länder. (avsnitt 5)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sjöfartsverkets avgiftspolicy bör analyseras och leda till förslag som är konkurrensneutrala. (avsnitt 5)

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förutsättningarna för annan finansiering än avgifter till Sjöfartsverket bör utredas. (avsnitt 5)

2000/01:T658 av Nils-Erik Söderqvist och Torgny Danielsson (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Vänersjöfartens konkurrensvillkor. (avsnitt 5)

2000/01:T659 av Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Vänersjöfartens utveckling. (avsnitt 5)

2000/01:T660 av Torgny Danielsson (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en översyn av motorflygklubbarnas problem med merkostnader och svårigheter att möta nya krav för pilotutbildning och medicinska kontroller. (avsnitt 6)

2000/01:T661 av Monica Öhman m.fl. (s, v, mp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen begär att regeringen snarast återkommer till riksdagen med förslag vad avser situationen för den svenska färjesjöfarten för år 2001. (avsnitt 5)

2000/01:T662 av Per Westerberg m.fl. (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om expansionen av flygplatskapaciteten. (avsnitt 6)

2000/01:T663 av Annika Nilsson och Kent Härstedt (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen begär att regeringen snarast återkommer med förslag vad avser situationen för den svenska färjesjöfarten för år 2001. (avsnitt 5)

2000/01:T703 av Eva Flyborg m.fl. (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den nu inledda processen för fördelning av licenser för den tredje generationens mobiltelefoni (s.k. UMTS-licenser) bör fullföljas med ett auktionsförfarande. (avsnitt 11)

2. Riksdagen begär att regeringen, om en lagändring bedöms nödvändig för ett auktionsförfarande, skyndsamt återkommer med förslag om en sådan. (avsnitt 11)

2000/01:T713 av Lennart Daléus m.fl. (c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

2. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med en strategi för att garantera ett finmaskigt bredbandsnät, i huvudsak bestående av optisk fiber, till ”nära hemmet”. (avsnitt 11)

2000/01:T717 av Carl Bildt m.fl. (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om stöd till kommuner för investeringar i lokala allmänt tillgängliga telenät med hög överföringskapacitet. (avsnitt 11)

2000/01:T718 av Eva Flyborg m.fl. (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fördelning av UMTS-licenser. (avsnitt 11)

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om IT-infrastruktur. (avsnitt 11)

2000/01:T801 av Bertil Persson (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen om behovet av en snabbt införd studentrabatt på Öresundsbron. (avsnitt 2)
2. Riksdagen tillkännager för regeringen om behovet av en snabb utredning om sänkta Öresundsbroavgifter. (avsnitt 2)

2000/01:T802 av Sofia Jonsson (c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att utreda hur effekterna av Öresundsbron påverkar landets länstrafikbolag och övriga transportbolag. (avsnitt 2)
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att frånta den finansiella skyldigheten för Öresundsbrons ekonomiska förluster från de länstrafikbolag och övriga transportbolag som av utredningen inte får del av brons positiva effekter. (avsnitt 2)

2000/01:T804 av Elizabeth Nyström och Maud Ekendahl (båda m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att förändra begreppet "resa" i färdtjänstlagen. (avsnitt 7)

2000/01:T805 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om behovet av en utredning av färdtjänstlagen. (avsnitt 7)

2000/01:T806 av Karin Falkmer (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om en översyn av lagen om färdtjänst. (avsnitt 7)

2000/01:T807 av Lilian Virgin och Göte Wahlström (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om behovet av ett snabbt beslut i frågan om fraktpriser till och från Gotland. (avsnitt 9)

2000/01:T808 av Ulf Björklund (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om den kommande upphandlingen av kollektivtrafik längs Inlandsbanestråket så att trafiken styrs över till en kombination av buss och tåg året runt. (avsnitt 8)

2000/01:T809 av Rigmor Stenmark (c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att en översyn av färdtjänstlagen skall göras. (avsnitt 7)

2000/01:T810 av Bengt Silfverstrand och Britt-Marie Lindkvist (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring av lagen om färdtjänst i enlighet med vad som anförts i motionen. (avsnitt 7)

2000/01:T811 av Sofia Jonsson (c) och Johan Pehrson (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Posten AB och regeringen tillhandahåller brottsförebyggande åtgärder för de nya serviceställena. (avsnitt 11)

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att garantera en god postservice i hela landet. (avsnitt 11)

2000/01:T812 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen begär att regeringen omförhandlar Öresundsbroavtalet med Danmark så att den prisrelation mellan bil- och tågtrafik som gällde när bron öppnades bibehålls i enlighet med vad i motionen anförs. (avsnitt 2)

2000/01:T813 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bristerna i konstruktionen av det mellanstatliga Öresundsbrobolaget. (avsnitt 2)

2000/01:T814 av Mikael Johansson (mp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Regeringen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring i postlagen i syfte att stärka Post- och telestyrelsens roll i konkurrensfrågor. (avsnitt 11)

2000/01:T815 av Thomas Julin (mp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillsätta en utredning för att förbättra färdtjänstlagen. (avsnitt 7)

2000/01:T816 av Barbro Hietala Nordlund m.fl. (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om färdtjänstlagen. (avsnitt 7)

2000/01:T817 av Ragnwi Marcelind och Chatrine Pålsson (båda kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en ändring av färdtjänstlagen. (avsnitt 7)

2000/01:T818 av Sinikka Bohlin m.fl. (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av lagen om färdtjänst. (avsnitt 7)

2000/01:T819 av Lars Wegendal och Carina Adolfsson Elgestam (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ändring av färdtjänstlagen så att ledsagare och egna barn kan medfölja synhandikappade utan extra kostnad. (avsnitt 7)

2000/01:T821 av Anne-Katrine Dunker och Patrik Norinder (båda m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillsätta en utredning för att förändra färdtjänstlagen. (avsnitt 7)

2000/01:T822 av Annelie Enochson (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en översyn av färdtjänstlagen. (avsnitt 7)

2000/01:T823 av Märta Johansson och Lisbet Calner (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utvärdering av färdtjänstlagen. (avsnitt 7)

2000/01:T824 av Kerstin Kristiansson Karlstedt m.fl. (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kollektivtrafik i glesbygd. (avsnitt 8)

2000/01:T825 av Carina Ohlsson och Kjell Nordström (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lagen om färdtjänst. (avsnitt 7)

2000/01:T827 av Sven Bergström och Eskil Erlandsson (båda c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen begär att regeringen tillsätter en klarläggande utredning av Öresundsbrons ekonomi. (avsnitt 2)

2000/01:T828 av Ulla-Britt Hagström och Rosita Runegrund (båda kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten skall tillgodose behovet av grundläggande kassaservice. (avsnitt 11)

2000/01:T829 av Marianne Jönsson och Ulla Wester (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av statsbidrag till lokal kollektivtrafik. (avsnitt 8)

2000/01:T831 av Agne Hansson m.fl. (c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bevara och utveckla postens kassaservice i Småland. (avsnitt 11)

2000/01:T832 av Birgitta Ahlqvist m.fl. (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lagen om färdtjänst. (avsnitt 7)

2000/01:T833 av Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om översyn av lagen om färdtjänst. (avsnitt 7)

2000/01:T834 av Sylvia Lindgren och Anders Ygeman (båda s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att utveckla nya, framtidsinriktade kollektivtrafiksystem. (avsnitt 10)

2000/01:T835 av Tullia von Sydow m.fl. (s) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten även fortsättningsvis måste ta ansvar för att

upprätthålla en god postservice med en väl fungerande betalnings- och kassaservice i hela landet. (avsnitt 11)

2000/01:T836 av Jan Backman och Anna Åkerhielm (båda m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett kvalitetsmål för förbindelserna över norra Öresund. (avsnitt 2)
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett paritetsmål för Öresundstrafiken. (avsnitt 2)

2000/01:T838 av Ingemar Vänerlov (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att lägga hela SMHI:s observationsmaterial på data. (avsnitt 10)

2000/01:Bo508 av Åsa Torstensson (c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nationellt stöd till person- och godstrafik i skärgården. (avsnitt 2)

2000/01:Fi211 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

23. Riksdagen anvisar för budgetåret 20001, med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag, anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt följande uppställning (tusental kronor): (avsnitt 1)

36:1 Vägverket: Administration	-75 000
36:2 Väghållning och statsbidrag	+ 1 750 000
36:3 Banverket: Administration	-75 000
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	-1 550 000
36:8 Bidrag till sjöfarten	-409 000
Summa för utgiftsområdet	-359 000

2000/01:Fö205 av Roy Hansson (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att snarast återupprätta en central på Gotland för sjöräddningsledning och att upprätta en central för civil och militär samverkan inom försöksverksamheten på Gotland. (avsnitt 5)
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att återta förmågan att leda sjöräddningsinsatser i farvattnen runt Gotland och att återta och utveckla samverkan och övningar med våra grannländers sjöräddningscentraler. (avsnitt 5)

2000/01:L905 av Cristina Husmark Pehrsson och Ingvar Eriksson (båda m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kompetens vid framförande av tyngre båtar. (avsnitt 5)

2000/01:N263 av Helena Bargholtz (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att prioritera en lösning av Gotlandstrafikens problem. (avsnitt 9)

2000/01:N268 av Yvonne Ångström m.fl. (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ansvaret för Gotlandstrafiken överförs från Sjöfartsverket till Vägverket. (avsnitt 9)

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om de regionala flygplatserna. (avsnitt 6)

2000/01:N318 av Rosita Runegrund och Sven Brus (båda kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Vägverkets och Glesbygdsverkets samlade ansvar för att utarbeta förslag om enhetliga regler för statens färjetrafik. (avsnitt 2)

2000/01:N319 av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att stimulera framtagningen av ett administrativt effektivt system för samåkning, samtransporter etc. (avsnitt 8)

2000/01:N321 av Carl-Erik Skårman m.fl. (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om flygverksamheten inom Stockholmsregionen. (avsnitt 6)

2000/01:N325 av Runar Patriksson (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om de regionala flygplatsernas situation. (avsnitt 6)

2000/01:N386 av Marianne Andersson (c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om etablerandet av ett maritimt center i Åmål. (avsnitt 5)

2000/01:Sk1025 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skyltning vid vägar. (avsnitt 2)

2000/01:So354 av Kenneth Johansson m.fl. (c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av förbättringar av färdtjänsten. (avsnitt 7)

2000/01:So456 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om färdtjänsten. (avsnitt 7)

2000/01:So538 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att tillsätta en utredning med uppdrag att förändra färdtjänstlagen. (avsnitt 7)

2000/01:So540 av Ester Lindstedt-Staaf m.fl. (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

9. Riksdagen beslutar att hos regeringen begära nytt förslag om färdtjänstens regler. (avsnitt 7)

2000/01:Ub807 av Ewa Thalén Finné m.fl. (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om privatisering av Sturups flygplats. (avsnitt 6)

UTSKOTTET

1 Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

1.1 Inledning

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet regeringens och motionärernas förslag till medelsanvisningar för budgetåret 2001 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. De yrkanden som behandlas är:

- budgetpropositionen för 2001 utgiftsområde 22 Kommunikationer yrkande 29,
- T211 yrkande 29 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- T212 yrkande 43 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- T219 av Sven Bergström m.fl. (c),
- T223 yrkandena 1–8 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- T357 av Åke Sandström och Kenneth Johansson (båda c),
- Fi211 yrkande 23 av Lars Leijonborg m.fl. (fp).

1.1.2 Utgiftsområdets omfattning

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar politikområdet Transportpolitik, politikområdet IT, tele och post samt del av politikområdet Miljöpolitik. Politikområdet Transportpolitik består i sin tur av fem delområden, nämligen Väg, Järnväg, Sjöfart, Luftfart samt Forskning, analys, samhällsköpta tjänster m.m.

1.1.3 Riksdagens beslut om ram för utgiftsområdet

Den 14 juni 2000 beslutade riksdagen (prop. 1999/2000:100, bet. 1999/2000:FiU20, rskr. 1999/2000:261) att, som riktlinje för regeringens budgetarbete, fastställa den preliminära fördelningen av utgifterna på utgiftsområden för åren 2001–2003. För utgiftsområde 22 Kommunikationer beräknades 24 651 miljoner kronor för budgetåret 2001. I årets budgetproposition föreslår regeringen att utgiftsområdet tillförs ett något högre belopp, 24 690 miljoner kronor. Den 9 november 2000 har finansutskottet tillstyrkt regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 (bet. 2000/2001:FiU1). Riksdagen har den 22 november 2000 beslutat i enlighet med vad finansutskottet hemställt.

1.1.4 Mål för verksamheten inom utgiftsområdet

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

Det transportpolitiska målet

Enligt det transportpolitiska 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 övergripande mål preciseras i fem delmål:

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

Härutöver har fastställts etappmål rörande bl.a. säkerhet och miljö. Vad exempelvis gäller trafiksäkerheten godkände riksdagen våren 1998, på grundval av den s.k. nollvisionen, ett antal etappmål innebärande att antalet dödade och skadade inom olika trafikslag skulle minska på ett närmare angivet sätt från år till år. För vägtrafikens del innebar kvantifieringen att antalet dödade personer skulle minska med minst 50 % till år 2007, räknat från 1996 års nivå. Detta mål har ytterligare specificerats av regeringen i form av årliga verksamhetsmål för Vägverket. För innevarande år gäller att högst 400 personer skall dödas i vägtrafiken samt att högst 3 700 skall skadas allvarligt.

Mål för politikområdet IT, tele och post

Det övergripande målet för politikområdet är att alla skall ha tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster. Detta mål har för var och en av verksamheterna preciserats enligt följande.

Våren 1996 beslutade riksdagen om bl.a. följande mål för en nationell IT-strategi:

- att utnyttja IT:s möjligheter på ett sätt som bidrar till att skapa tillväxt och sysselsättning och som stärker Sveriges konkurrenskraft
- att värna allas lika möjligheter så att IT kan bli ett medel för ökad kunskap, demokrati och rättvisa.

I samband med behandlingen våren 2000 av proposition 1999/2000:86 Ett informationssamhälle för alla (bet. 1999/2000:TU9, rskr. 1999/2000:256) formulerades ett mer ambitiöst övergripande mål för IT-politiken. Enligt detta mål skall Sverige som första nation bli ett informationssamhälle för alla.

Målet för telepolitiken

Enskilda och myndigheter i landets olika delar skall ha tillgång till effektiva telekommunikationer. Var och en skall ha möjlighet att från sin stadigvarande bostad eller sitt fasta verksamhetsställe utnyttja telefonitjänst inom ett allmänt tillgängligt telenät till ett rimligt pris. Alla skall få tillgång till tele-tjänster på likvärdiga villkor. Telekommunikationerna skall vara uthålliga och tillgängliga under kriser och i krig.

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 att få kvitto från mottagaren på att en försändelse har tagits emot.

Staten ansvarar enligt postlagen även för att det skall finnas en grundläggande kassaservice som innebär att alla i hela landet har möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser.

1.2 Politikområde Transportpolitik

1.2.1 Politikområdets omfattning

Politikområdet omfattar delområdena Väg, Järnväg, Sjöfart, Luftfart samt Forskning, analys, samhällsköpta tjänster m.m.

1.2.2 Planeringsprocessen

Kommunikationskommittén, vars förslag Ny kurs i trafikpolitiken (SOU 1996:26) kom att ligga till grund för den nu tillämpade ordningen för planering av fysisk transportinfrastruktur, fann att planeringsförutsättningarna skilde sig markant mellan å ena sidan landburna transporter, å andra sidan sjöfart och luftfart. Bland annat gällde inom de sistnämnda transportslagen i

princip kravet på full kostnadstäckning medan de dominerande delarna av infrastrukturinvesteringarna inom väg och järnväg finansierades genom anslag. En annan skillnad var att infrastrukturkostnaderna inom sjö- och luftfarten var förhållandevis små. Därför borde den långsiktiga inriktningsplaneringen begränsas till att huvudsakligen avse väg och järnväg, dock inom ramen för en mellan alla fyra transportslag samordnad investeringsplanering. Samma bedömning gjorde statsmakterna i samband med 1997 års beslut om långsiktig infrastrukturinriktning för framtida transporter. Detta beslut innebär sålunda att för väg och järnväg har angivits hur stora medel som under en tioårsperiod skall användas för att förverkliga inriktningen under tioårsperioden 1998–2007 samt hur dessa medel skall fördelas på de två transportslagen samt på investeringar respektive drift och underhåll inom respektive transportslag. För sjöfarten och luftfarten gäller i stället att regering och riksdag styr investeringsplaneringen genom att årligen ta ställning till Sjöfartsverkets och Luftfartsverkets rullande treåriga investeringsplaner. Det bör i sammanhanget betonas att förverkligandet av inriktningen inom väg och järnväg är beroende av riksdagens årliga anslagsbeslut.

1.2.3 1997 års inriktningsbeslut m.m.

Som nämndes ovan fattade riksdagen våren 1997 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. Resterande 8,5 miljarder kronor skall användas för vissa kompletterande åtgärder som minskar vägtrafikens miljöpåverkan och ökar dess säkerhet. På grundval av riksdagsbeslutet och i enlighet med regeringens direktiv har Banverket och Vägverket upprättat tioåriga investeringsplaner för det s.k. stomnätet respektive det nationella stamvägnätet (Europavägarna och vissa riksvägar). Efter remissbehandling, beredning och vissa justeringar 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. De tidigare regionala väghållningsplanerna och de s.k. LTA-planerna har sålunda ersatts av trafikslagsövergripande länsplaner som avser nyinvesteringar och förbättringsåtgärder i regional infrastruktur. Med sådan infrastruktur avses statliga vägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet, vidare länsjärnvägar och anläggningar på stomjärnvägar för den regionala tågtrafiken, kommunala flygplatser, transportinfrastruktur i anslutning till hamnanläggningar samt terminaler och andra anläggningar för regional kollektivtrafik. Riksdagens inriktningsbeslut innebär att totalt 32 miljarder kronor har avsatts för

regionala investeringsåtgärder under planeringsperioden 1998–2007. Genom beslut i december 1998 fördelade regeringen medlen för regional investeringsplanering på regioner och län. Sammanlagt fördelades 29,3 miljarder kronor medan drygt 2,7 miljarder kronor avsattes för fullföljande av de s.k. Stockholms- och Göteborgsöverenskommelserna.

I skrivelse till riksdagen den 5 oktober 1998 (skr. 1998/99:8) redovisade regeringen sina ställningstaganden till verkens planer. Härutöver redovisades huvuddragen i länsplanerna. I skrivelsen, som jämte ett stort antal motioner behandlades av riksdagen under våren 1999 (bet. 1998/99:TU5, rskr. 1998/99:150), konstaterade regeringen att såväl Vägverkets som Banverkets förslag till tioårsplaner innefattade investeringsåtgärder vars sammanlagda kostnad översteg de ramar som riksdagen fastställde våren 1997. Därför hade regeringen i sitt fastställelsebeslut uppdragit åt verken att omarbota planerna så att kostnaderna skulle ligga inom fastställda ramar. I sitt av riksdagen godkända betänkande sade sig utskottet inte ha någon erinran mot regeringens ställningstaganden till Vägverkets respektive Banverkets planförslag.

Till grund för planeringen för den nu löpande tioårsperioden 1998–2007 låg som nämnts Kommunikationskommitténs delbetänkande Ny kurs i trafikpolitiken (SOU 1996:26). Nästa planeringsomgång, som avser perioden 2002–2011, har inletts genom att regeringen lagt ut ett antal uppdrag på berörda myndigheter. Sålunda fick Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) den 9 juli 1998 regeringens uppdrag att – med bistånd av Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket, samt i samråd med bl.a. länsstyrelserna och de regionala självstyrelseorganen – genomföra en lägesanalys utifrån transportslagsövergripande utgångspunkter. Analysen redovisades till regeringen i november 1998 (SIKA Rapport 1998:8, Lägesanalys – en första rapport om inriktningen av planeringen för transportinfrastrukturen 2002–2011). Den 29 oktober 1998 fick länsstyrelserna och de regionala självstyrelseorganen regeringens uppdrag att redovisa vissa strategiska frågor inför planeringsperioden 2002–2011. Länens redovisningar av uppdraget inkom under januari och februari 1999. Genom beslut den 6 maj 1999 uppdrog regeringen åt SIKA, Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket att gemensamt genomföra en nationell strategisk analys som underlag för regeringens förslag till riksdagen om inriktning av åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2002–2011. Myndigheterna överlämnade sin rapport den 9 november 1999 (SIKA: SAMPLAN Rapport 1999:2). Ett förslag till nytt inriktningsbeslut kan väntas föreläggas riksdagen under våren 2001.

1.2.4 Anslag inom delområde Väg

Vägverkets administrationsanslag

I budgetpropositionen föreslår regeringen att riksdagen för nästa budgetår anvisar drygt 1 miljard kronor till *Vägverkets administration* (anslag 36:1). Med anslaget finansieras kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, internt expertstöd, intern utveckling, utredning om alternativ finansiering av infra-

strukturprojekt och andra transportpolitiska utredningar samt övriga kostnader som inte är direkt hänförliga till Vägverkets produkter och tjänster. Att anslaget beräknats lägre än för innevarande budgetår motiverar regeringen bl.a. med att Vägverket fr.o.m. år 2001 får delfinansiera sin myndighetsutövning med offentligtliga avgifter. Därför kan ett belopp motsvarande kostnaderna för verksamheten, 50 miljoner kronor, föras över till väghållningsanslaget (36:2). Dessutom redovisas en tekniskt betingad överföring av premier för avtalsförsäkring, motsvarande 173 miljoner kronor, till väghållningsanslaget.

Två partier, Centerpartiet och Folkpartiet, anser att Vägverkets administrationsanslag skall minskas ytterligare, med 120 miljoner kronor respektive 75 miljoner kronor. I en enskild motion, T357 (c), föreslås att anslaget minskas med 100 miljoner kronor. Medlen bör enligt motionärerna tillföras väghållningsanslaget (se nedan) och användas för bidrag till enskilda vägar.

Väghållningsanslaget

Från anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* bekostas Vägverkets sektorsuppgifter och myndighetsutövning, den statliga väghållningen samt de statsbidrag som Vägverket administrerar. Regeringen anser att väghållningsanslaget för nästa budgetår skall föras upp med 13,7 miljarder kronor, dvs. med ca 828 miljoner kronor mer än för innevarande budgetår. Beräkningen innebär en resursförstärkning med 472 miljoner kronor samt härutöver en särskild anslagsförstärkning med 200 miljoner kronor på grund av sommarens översvämningar. Vad gäller fördelning av anslaget på anslagsposter framgår bl.a. att regeringen kraftigt vill förstärka resurserna för väginvesteringar i regionala planer, från 1,1 miljarder kronor till 2 miljarder kronor. Därmed vill regeringen markera att en större del av tillgängliga resurser bör användas för ökad bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion på det regionala vägnätet. Regeringen vill också öka anslagsposten för drift och underhåll, från 5,5 miljarder kronor i år till 6,1 miljarder kronor nästa budgetår. Anslagsposten för investeringar i nationella vägar räknas däremot ned, med drygt 500 miljoner kronor, till 1,8 miljarder kronor. Dessa resurser beräknas tas i anspråk för dels fullföljande av pågående vägutbyggnadsprojekt, dels fysiska trafiksäkerhetsåtgärder.

Av regeringens förslag till tilläggsbudget för år 2000 framgår att regeringen för innevarande år till följd av sommarens översvämningar föreslår en höjning av väghållningsanslaget för innevarande budgetår med 80 miljoner kronor.

Alla de partier som presenterar alternativa förslag till ram och anslagsfördelning inom utgiftsområde 22 anser att vägområdet bör tillföras ännu större resurser. För det dyraste alternativet svarar Kristdemokraterna som vill höja anslaget med 3 miljarder kronor, jämfört med regeringens förslag. Därefter kommer Centerpartiet som beräknar anslaget 2,4 miljarder kronor högre än regeringen. Moderaternas och Folkpartiets förslag innebär en motsvarande höjning med 2 miljarder kronor respektive 1,8 miljarder kronor.

Inledningsvis konstaterar utskottet att riksdagen har fastställt utgiftstaket för utgiftsområde 22 Kommunikationer för budgetåret 2001 till 24,7 miljarder kronor. Tre av de fyra partier som föreslår ett högre väghållningsanslag än regeringen överskrider detta utgiftstak. Kristdemokraterna vill finansiera den kraftfulla höjningen av anslaget till väghållning – liksom ytterligare resursförstärkningar inom utgiftsområde 22 Kommunikationer – genom en utvidgning av utgiftsramen. Samma sak gäller Centerpartiet. Moderaterna, å andra sidan, löser till mer än två tredjedelar finansieringsproblemet genom besparingar inom andra delar av utgiftsområdet, såsom järnväg, sjöfart, trafikupphandling och post. Folkpartiets alternativ bygger till största delen på en minskning av resurserna till järnvägen. Om Centerpartiets och Folkpartiets förslag kan dessutom sägas att dessa förutsätter administrativa besparingar inom Vägverket och Banverket med 8–9 %.

Vidare vill utskottet med anledning av regeringens och motionärernas förslag peka på två viktiga förhållanden av betydelse för frågan om hur stora medel som bör tillföras vägsektorn och hur dessa medel skall fördelas.

För det första instämmer utskottet i den bedömning oppositionspartierna i sina motioner gör av den rådande vägstandardens. Det långvariga och mödosamma arbetet med att sanera de statliga finanserna har haft till följd att underhållet av vägnätet inte har kunnat hållas på en acceptabel nivå. Detta har medfört att vägstandarderna på många håll i landet försämrats. I vissa fall har nedslitningen gått så långt att vanliga underhållsåtgärder inte längre räcker utan ett återställande kräver mer omfattande och betydligt kostsammare rekonstruktionsinsatser.

För det andra vill utskottet – liksom i våras i samband med behandlingen av trafiksäkerhetsfrågor (bet. 1999/2000:TU5) – peka på den oroväckande försämringen av vägtrafiksäkerheten under senare år. Enligt Vägverkets senaste prognos beräknas antalet dödade i trafiken i år komma att ligga runt 600. Det verksamhetsmål om högst 400 dödade år 2000 som regeringen har lagt fast för Vägverket kommer därmed inte att uppfyllas. I stället för att närma oss fjärrar vi oss från ett förverkligande av nollvisionen.

I samband med förra höstens budgetberedning sade sig utskottet (bet. 1999/2000:TU1) dela regeringens uppfattning att de för väghållningen tillgängliga medlen i första hand borde gå till att befrämja en hög transportkvalitet och säkerhet på det statliga vägnätet. I enlighet härmed borde tillgängliga medel i första hand användas för drift och underhåll samt för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Mot den bakgrunden fick en viss förskjutning av planerade nyinvesteringar accepteras.

Självfallet vore det önskvärt att vägsektorn för upprätthållande av en god vägstandard kunde tillföras ännu större resurser än dem regeringen nu föreslår. Samtidigt finner utskottet att den föreslagna anslagsnivån, jämfört med de medel som anslagits för i år, ändå innebär en reell resursförstärkning med nästan en halv miljard kronor, vartill kommer 200 miljoner kronor för reparation av skador uppkomna i samband med sommarens översvämningar. Med hänsyn till den fortsatt besvärliga situationen på underhållssidan måste, som regeringen förespråkar, tyngdpunkten i resursanvändningen även fort-

sättningsvis ligga på underhåll samt på åtgärder för ökad bärighet och på rekonstruktion av vägnätet. Dessutom bör satsningen på fysiska trafiksäkerhetsåtgärder fullföljas. Denna prioritering, jämte det faktum att inledda investeringsprojekt måste fullföljas samt att räntor och amorteringar på upptagna lån måste betalas, innebär med nödvändighet att satsningen på nybyggnation tidsmässigt får förskjutas något i förhållande till gällande tioårsplan.

Utskottet delar således regeringens uppfattning att det är nödvändigt att skapa förutsättningar för en satsning på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av det regionala vägnätet. För att detta skall kunna åstadkommas föreslår regeringen att medel prioriteras till investeringar i regional infrastruktur. Regeringen bedömer därför att anslagsposten för väginvesteringar i regionala planer bör höjas från 1,1 miljarder kronor år 2000 till 2 miljarder kronor år 2001.

De regionala planerna avspeglar behoven av åtgärder inom respektive län. Av dessa kan utläsas att dessa behov varierar starkt mellan olika län. Utskottet konstaterar därför att regeringens ambition att satsa på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion i viss mån står i konflikt med målet att länsplanerna efter år 2001 skall ha kommit lika långt i sitt genomförande.

Mot den bakgrunden förutsätter utskottet att regeringen vid fördelningen av anslagsmedel mellan olika anslagsposter dels tar särskild hänsyn till behovet av att satsa på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion, dels utsträcker målet att genomförandet av länsplanerna skall ha kommit lika långt i alla län till efter år 2002. Regeringen får därigenom under år 2001 en möjlighet att prioritera genomförandet av länsplanerna i de län som har en stor andel bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion.

Utskottet är inte berett att tillstyrka Folkpartiets och Centerpartiets motioner om en neddragnings av Vägverkets administrationsanslag. Följaktligen avvisas också förslaget i motion T357 (c) om att medelst en minskning av detta anslag möjliggöra en uppräknings av anslagsposten Drift och byggande av enskilda vägar på väghållningsanslaget.

Sammanfattningsvis finner utskottet att regeringen gjort en rimlig avvägning vad gäller såväl hur stor del av resursutrymmet inom utgiftsområdet som bör tillföras vägsektorn som hur vägmedlen skall användas. Följaktligen tillstyrker utskottet regeringens förslag till medelsberäkning under anslagen 36:1 *Vägverket: Administration* och 36:2 *Väghållning och statsbidrag*. Motionerna T211 (fp), T212 (kd), T219 (c), T223 (m) och Fi211 (fp) i motsvarande delar samt motion T357 (c) avstyrks.

1.2.5 Anslag inom delområde Järnväg

Banverkets administrationsanslag

Av budgetpropositionen framgår att regeringen vill renodla det anslag som hittills bekostat Banverkets sektorsuppgifter. I enlighet härmed föreslås att sektorsanslaget byter namn till *Banverket: Administration* (36:3) och i fortsättningen främst används för Banverkets administration. Efter pris- och löneomräkning samt överföring av 175 miljoner kronor till banhållningsan-

Banhållningsanslaget

Som ett led i den förändrade anslagsstrukturen föreslås det hittillsvarande banhållningsanslaget byta namn till *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* (36:4). Anslaget bör enligt regeringen finansiera drift och underhåll av statliga järnvägar, investeringar i stomjärnvägar, regionala järnvägsinvesteringar, bidrag till Inlandsbanan och Øresundsbro Konsortiet, vissa myndighetsuppgifter, sektorsuppgifter och tågtrafikledning. För år 2001 anser regeringen att anslaget skall beräknas till 6,6 miljarder kronor. Av detta belopp utgör som nämnts ovan 175 miljoner kronor medel som förts över från Banverkets administrationsanslag medan 120 miljoner kronor utgör kompensation för att Banverket betalar Sveriges andel av järnvägsavgifterna till Øresundsbro Konsortiet. Ersättningen till konsortiet skall till återstående del finansieras genom höjda banavgifter. Inom ramen för det föreslagna anslaget beräknar regeringen 2,7 miljarder kronor för investeringar i stomnätplanen. Detta innebär att investeringarna under år 2001 kommer att ligga på en lägre nivå än genomsnittet i stomnätplanen. Detsamma kommer enligt regeringen att gälla för åren närmast därefter.

I tilläggsbudget för år 2000 (prop. 2000/01:1) föreslår regeringen, mot bakgrund av inträffade skador på järnvägsnätet till följd av sommarens översvämningar, att det nuvarande anslaget A4 Banhållning skall ökas med 70 miljoner kronor för innevarande budgetår.

Ersättning till Statens järnvägar

Våren 2000 fick regeringen riksdagens bemyndigande att ombilda affärsverket SJ till ett eller flera aktiebolag (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238). I den nu behandlade propositionen anför regeringen att ombildningen kan beräknas vara genomförd vid nästkommande årsskifte. Så länge SJ utgör ett affärsverk står dess bolag AB Swedcarrier inte i ett skatterättsligt koncernförhållande till sin ägare. Därmed kan medel från försäljningar av dotterbolag till AB Swedcarrier inte överföras till SJ i form av obeskattade koncernbidrag. För att medel motsvarande uppkommande realisationsvinster ändå skall komma SJ till del har på statsbudgeten inrättats ett anslag, *Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier* (36:10). För år 2001 beräknar regeringen anslaget till 140 miljoner kronor.

Transeuropeiska nätverk

Sverige har genom sitt medlemskap i EU möjlighet att ansöka om gemenskapens finansiella stöd för projekt på området för transeuropeiska nät för infrastruktur inom transport- och telekommunikation. Bidragen bruttoredo visas på statsbudgeten. Anslaget *Från EG-budgeten finansierade stöd till*

Utskottets ställningstagande till anslagen inom delområde Järnväg

Utskottet konstaterar att oppositionspartierna uppvisar en splittrad bild vad gäller synen på hur stora medel som bör satsas på järnvägen. Centerpartiet och Kristdemokraterna vill höja banhållningsanslaget medan Folkpartiet liberalerna och Moderata samlingspartiet, med varierande motiveringar, vill minska anslagstilldelningen. Spännvidden är stor. Mellan Centerpartiets och Folkpartiets förslag skiljer drygt 2,1 miljarder kronor. Utskottet finner att regeringen med sitt förslag till anslagsberäkning uppvisar fortsatt höga ambitioner vad gäller satsningen på järnvägen. Det föreslagna banhållningsanslaget ligger sålunda i nivå med anslaget för innevarande budgetår, även efter de justeringar till följd av ändrad anslagskonstruktion och för kostnader för Öresundsbrotrafiken som redovisats ovan. Investeringsnivån kommer som regeringen anför inte att motsvara genomsnittet i tioårsplanen men får med hänsyn till tillgängligt resursutrymme betraktas som acceptabel. Anslagsposten för drift och underhåll har justerats ned från 2,5 miljarder kronor till 1,8 miljarder kronor. Det är dock utskottets bedömning att de av regeringen beräknade medlen skall säkerställa en god drift och en tillfredsställande underhållsstandard. Utskottet har tidigare – senast i samband med behandlingen våren 2000 med anledning av regeringens proposition om ändrad verksamhetsform för SJ m.m. (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238) – uttalat att det är av största vikt att den kraftfulla uppbyggnaden av det svenska järnvägssystemet under senare år tas till vara så att järnvägen får den ställning inom kollektivtrafikresandet som är motiverad. Utskottet vidhåller denna uppfattning och är mot den bakgrunden inte berett att tillstyrka de stora neddragningar som Folkpartiet och Moderaterna förespråkar. Å andra sidan finner utskottet att de resursförstärkningar som Centerpartiet och Kristdemokraterna förordar inte ryms inom den tillgängliga ramen.

Beträffande förslagen i Moderaternas, Centerpartiets och Folkpartiets motioner om besparingar på Banverkets administrationsanslag erinrar utskottet om att Banverket för innevarande budgetår fick vidkännas vissa besparingar. Utskottet är inte berett att för innevarande år förorda någon ytterligare resursneddragning för Banverket.

Sammanfattningsvis finner utskottet att regeringens beräkningar av anslagen 36:3 *Banverket: Administration* och 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* är väl avvägda. Följaktligen tillstyrks regeringens förslag till medelsanvisningar medan motionerna T223 (m), T212 (kd), T219 (c), T211 (fp) och Fi211(fp) i motsvarande delar avstyrks.

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår beträffande stöd till Transeuropeiska nätverk eller ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier.

Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.

Från anslaget *Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.* (36:6) betalas Sjöfartsverkets kostnader för sjösäkerhetsinformation, främst riktad till fritidsbåttrafiken. Härutöver bestrids sådana kostnader för sjöräddning, farledsverksamhet, bemanning av fyror m.m. som inte skall belasta handelssjöfarten. Regeringen föreslår att anslaget för år 2001 förs upp med ett oförändrat belopp, dvs. 61 miljoner kronor. Enligt regeringen finns det goda skäl att successivt höja anslaget till en nivå som motsvarar Sjöfartsverkets verkliga kostnader men man ser ingen möjlighet att finansiera en höjning redan nästa år.

I den moderata kommittémotionen föreslås en minskning av anslaget med 20 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. Som motionärerna konstaterar höjdes anslaget med ca 17 miljoner kronor för innevarande budgetår. Regeringens motivering var att anslaget dittills inte hade täckt de kostnader som främst fritidsbåtsektorn åsamkar Sjöfartsverket.

Utskottet, som finner att motionärernas förslag inte har annan grund än allmänna besparingsambitioner, anser att anslaget så långt det är möjligt bör anpassas till Sjöfartsverkets verkliga kostnader. Följaktligen tillstyrks regeringens förslag medan motionen i denna del avstyrks.

Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

För täckande av underskott för drift av Trollhätte och Säffle kanaler samt för ersättning till Vänerns Seglationsstyrelse för utmärkning av fritidsbåtleder m.m. har inrättats ett särskilt anslag, *Ersättning för viss kanaltrafik m.m.* (36:7). Regeringen beräknar anslaget för år 2001 till 62,7 miljoner kronor. Utskottet har ingen erinran mot denna medelsberäkning.

Bidrag till sjöfarten

Enligt det sjöfartspolitiska beslut som riksdagen antog år 1996 skall staten skapa långsiktiga och rimliga konkurrensvillkor för den svenska handelssjöfarten för åren 1997–2001. I november 1998 träffades en överenskommelse mellan regeringen, Vänsterpartiet, Miljöpartiet de gröna, Sveriges redareförning och fackförbundet SEKO om utformningen av det statliga stödet till sjöfarten. Överenskommelsen innebär att statligt bidrag utgår till skatt på sjöinkomst med ett belopp som motsvarar det skatteavdrag som arbetsgivaren skall göra på sjöinkomster och som har betalats in, dock ej för den del av avdraget som avser den allmänna pensionsavgiften. Vidare lämnas bidrag till kostnader för sociala avgifter med 58 000 kr per kalenderår och årsarbetskraft. Bidrag lämnas endast för svenska handelsfartyg som huvudsakligen används för godstransporter i utrikestrafik. Det betyder att stöd exempelvis inte utgår för passagerarfärjor. Till stödsystemet kan också hänföras det s.k. TAP-avtalet som reglerar rätten för svenska redare att under högst sex månader per år ersätta högst hälften av en fartygsbesättning med utländsk personal.

För det statliga stödet har inrättats ett särskilt anslag, *Bidrag till sjöfarten* (36:8). För år 2001 föreslår regeringen att anslaget förs upp med 409 miljoner kronor, dvs. 4 miljoner kronor mer än för innevarande år. Sistnämnda belopp skall enligt förslaget användas för bidrag till fartygsförlagd utbildning. Regeringen konstaterar att anslagets nuvarande nivå, 405 miljoner kronor, inte täcker behovet av bidrag till sjöfarten i enlighet med 1998 års överenskommelse. För innevarande budgetår har regeringen därför på tilläggsbudget föreslagit en höjning med 10 miljoner kronor. Höjningen bör enligt regeringen finansieras genom en motsvarande minskning av anslaget D1 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier.

Enligt vad regeringen anför i budgetpropositionen bör det samlade stödet till sjöfarten utökas till att omfatta även färjesjöfarten. Mot den bakgrunden har regeringen tillkallat en utredning med uppgift att göra en totalöversyn av lastsjöfarten och färjenäringens villkor, i första hand med inriktning på att införa ett s.k. nettostöd. Avsikten är att ett nytt stödsystem skall kunna träda i kraft den 1 januari 2002.

Alternativa förslag till anslagsberäkning presenteras i alla de fyra kommittémotioner som nu behandlas. Moderaterna är i princip motståndare till näringsstöd. I avvaktan på att regeringen blir klar med den aviserade kartläggningen av den svenska rederinäringen föreslår de att riksdagen beslutar om en minskning av sjöfartsstödet med 200 miljoner kronor. Centerpartiet och Folkpartiet vill ha ett stöd av s.k. nettomodell redan fr.o.m. år 2001. Med en sådan lösning bortfaller behovet av anslag inom utgiftsområde 22. Även Kristdemokraterna önskar ett nettosystem men föreslår – i avvaktan på att en sådan modell införs år 2002 – att anslaget för nästa budgetår höjs med 400 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag, för att färjetrafiken redan fr.o.m. 2001 skall komma i åtnjutande av statligt stöd.

På annan plats i detta betänkande (avsnitt 5.1.4) framhåller utskottet att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med förslag om åtgärder för den svenska färjesjöfarten redan under år 2001. Utskottet föreslår att riksdagen, i avvaktan på ett sådant förslag, under anslaget 36:8 Bidrag till sjöfarten anvisar medel i enlighet med vad regeringen föreslår. Härav följer att motionerna T211 (fp), T212 (kd), T219 (c), T223 (m) och Fi211 (fp) i motsvarande delar avstyrks.

1.2.7 Anslag inom delområde Luftfart

Stöd till kommunala flygplatser

År 1999 infördes ett nytt stöd till kommunala flygplatser. Stödet ersatte dels det tidigare driftbidraget till kommunala flygplatser i skogslänen, dels det provisoriska resultatutjämningsbidraget från Luftfartsverket till de största kommunala flygplatserna. Stödet skulle uppgå till totalt 115 miljoner kronor per år, varav 105 miljoner kronor skulle anvisas över statsbudgeten. För nästa budgetår föreslår regeringen att riksdagen på anslaget *Driftbidrag till*

kommunala flygplatser (36:9) anvisar 101 miljoner kronor. Utskottet tillstyrker förslaget.

2000/01:TU1

1.2.8 Anslag inom delområde Forskning, analys, samhällsköpta tjänster m.m.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)

VTI har till huvuduppgift att bedriva forskning och utveckling som avser infrastruktur, trafik och transporter. I forsknings- och utvecklingsarbetet ingår att analysera transportsektorns effekter på miljön och energiförbrukningen. Mot ersättning får institutet utföra forsknings- och utvecklingsarbete åt myndigheter och andra uppdragsgivare. För år 2001 föreslår regeringen att anslaget 36:14 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* förs upp med 32,6 miljoner kronor, ett belopp som efter pris- och löneomräkning motsvarar anslaget för innevarande budgetår. Utskottet tillstyrker förslaget.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)

SIKA svarar enligt sin instruktion för övergripande bedömningar av samhällsekonomiska och regionalekonomiska effekter av transport- och kommunikationssystemen. Vidare svarar institutet för att kommunikationsverkens långsiktiga infrastrukturplanering samordnas och genomförs på ett gemensamt underlag, utvecklar planeringsmetoder som bl.a. innefattar strategiska miljökonsekvensbeskrivningar, samordnar riksomfattande resvaneundersökningar samt utarbetar nulägesbeskrivningar och prognoser för trafik- och kommunikationsutvecklingen. Dessutom har institutet ansvar för den officiella statistiken inom transport- och kommunikationsområdet. För budgetåret 2001 föreslår regeringen att riksdagen till anslaget 36:15 *Statens institut för kommunikationsanalys* anvisar 44,9 miljoner kronor. Beloppet motsvarar innevarande års anslag, justerat för pris- och löneomräkning. Utskottet tillstyrker förslaget.

Rikstrafikens administration

Rikstrafiken inledde sin verksamhet den 1 juli 1999. Till myndighetens uppgifter hör att verka för utveckling och samordning av den interregionala kollektiva persontrafiken samt att svara för statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik som inte upprätthålls i trafikhuvudmännens regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Med anslaget *Rikstrafiken: Administration* (36:11) finansieras kostnader för myndighetens ledning, ekonomiadministration, personaladministration och andra interna kostnader. För år 2001 föreslår regeringen att anslaget bestäms till 10,7 miljoner kronor. Centerpartiet föreslår i sin kommittémotion att administrationsanslaget minskas med 350 000 kr. Utskottet förordar regeringens anslagsberäkning och avstyrker följaktligen motionen i denna del.

Trafikupphandlingen finansieras med ett särskilt anslag, *Rikstrafiken: Trafikupphandling* (36:12). Med anslaget finansieras också det statliga stödet till Gotlandstrafiken samt den statliga ersättningen till trafikhuvudmännen för att de övertagit ansvaret för persontrafiken längs vissa länsjärnvägar. Eftersom Rikstrafiken fr.o.m. nästa år inte längre är bunden av gamla upphandlingar och därför kan sluta nya avtal anser regeringen att anslaget nu bör höjas till den nivå som förutsågs redan i budgetpropositionen för år 2000, nämligen 790 miljoner kronor.

Av budgetpropositionen framgår att trafikupphandlingen för innevarande år omfattar sammanlagt tolv järnvägssträckor samt därutöver flygtrafiken mellan Östersund och Umeå. Vidare framgår att Rikstrafiken inför år 2001 kommer att utnyttja de optioner om ett års förlängning som finns i elva av de tolv avtalen om järnvägstrafik. Beträffande sträckan Göteborg–Malmö bedömer regeringen att trafiken kan bedrivas på kommersiella grunder efter år 2000, varför någon upphandling inte är aktuell.

Med hänvisning till att stödet till trafikhuvudmännen inte har specificerats, och information inte heller varit möjlig att uppbringa, avstyrker Moderaterna i sin kommittémotion regeringens förslag och anser att anslaget i stället skall bestämmas till 590 miljoner kronor. Enligt utskottets mening kan de av motionärerna påtalade informationsbristerna inte tas till intäkt för en minskning av anslaget. Regeringens förslag till medelsanvisning tillstyrks således, varav följer att motionen i motsvarande del avstyrks.

I årets budgetproposition begär regeringen riksdagens bemyndigande att under år 2001 ingå förpliktelser om trafikupphandling för högst fem år och till ett sammanlagt belopp av nästan 4 miljarder kronor. Bland annat mot bakgrund av att regeringens förslag är så vittgående, såväl tids- som beloppsmässigt, är det enligt utskottets mening angeläget att regeringen i nästa års budgetproposition närmare redovisar sina intentioner vad gäller trafikupphandlingsanslagets kommande användning.

Viss internationell verksamhet

Från anslaget 36:13 *Viss internationell verksamhet* bestrids Regeringskansliets kostnader för medlemsavgifter i vissa internationella organisationer m.m. samt för resor i samband med deltagandet i dessa organisationer. Regeringen beräknar anslagsbehovet för år 2001 till 7,5 miljoner kronor. Utskottet har ingen erinran mot denna beräkning.

1.3 Politikområde IT, tele och post

1.3.1 Politikområdets omfattning

Politikområdet omfattar post- och telekommunikation samt informationsteknik. Till området hänförs en myndighet, Post- och telestyrelsen (PTS), och fem anslag, varav två helt eller huvudsakligen disponeras av PTS.

Post- och telestyrelsen m.m.

Post- och telestyrelsen (PTS) är central förvaltningsmyndighet med sektorsansvar inom post-, tele- och radioområdena. På postområdet skall styrelsen bl.a. verka för att en väl fungerande samhällsomfattande posttjänst och grundläggande kassaservice finns tillgänglig i enlighet med vad som anges i postlagen (1993:1684), fortlöpande följa utvecklingen och bevaka att posttjänsten och kassaservicen motsvarar samhällets behov. På radio- och teleområdet skall PTS bl.a. främja ett effektivt telesystem enligt de mål som anges i telelagen (1993:597), svara för att möjligheterna till radiokommunikation och andra användningar av radiovågor utnyttjas effektivt, främja en sund konkurrens, övervaka pris- och tjänsteutvecklingen, pröva frågor om tillstånd samt utöva tillsyn enligt telelagen (1993:597) och lagen (1993:599) om radiokommunikation. Vidare skall PTS genom upphandling tillgodose funktionshinderades behov av särskilda post- och teletjänster, tillgodose totalförsvarets behov av post- och teletjänster under höjd beredskap och stärka samhällets beredskap mot allvarliga störningar av telesystemet i fred. Anslaget 37:1 *Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter* används av myndigheten för att finansiera förvaltningskostnader för upphandling av samhällsättaganden och totalförsvaret. Anslaget får också användas bl.a. för att täcka utgifter i samband med marknadskontroll av radio- och teleterminalutrustning. För år 2001 beräknar regeringen anslagsbehovet till 11,4 miljoner kronor. Utskottet har ingen erinran mot beräkningen.

Upphandling av samhällsättaganden

Anslaget 37:2 *Upphandling av samhällsättaganden*, används för att genom upphandling trygga funktionshinderades behov av telekommunikationer och posttjänster. Regeringen föreslår att riksdagen till ändamålet anvisar 153 miljoner kronor. Utskottet tillstyrker regeringens förslag. I avsnitt 12 om uppföljning och utvärdering lämnar utskottet vissa synpunkter på informationen i budgetpropositionen rörande anslagets användning.

Ersättning till Posten AB

Enligt postlagen skall det finnas en grundläggande kassaservice i hela landet, innebärande att alla har möjlighet att verkställa och ta emot betalningar. I enlighet med ett avtal med staten har Posten AB åtagit sig att svara för denna grundläggande kassaservice. För att tillhandahålla tjänsten där alternativ saknas och där det saknas kommersiella motiv erhåller Posten AB en årlig ersättning. För detta ändamål finns ett särskilt anslag, 37:3 *Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice*. För budgetåret 2001 föreslår regeringen att anslaget beräknas till 200 miljoner kronor. I den moderata kommittémotionen avvisas förslaget. Motionärerna hävdar att anslaget till Posten AB är en förtäckt statlig subvention. Staten bör ta ett

ansvar för den grundläggande kassaservicen, men det skall ske genom upphandling.

Med anledning av ett motionsyrkande som behandlades under förra hösten (bet. 1999/2000:TU1) noterade utskottet att den grundläggande betaltjänsten och kontantförsörjningen varit föremål för utredning och att resultatet av ärendets fortsatta beredning borde avvaktas. Enligt vad utskottet inhämtat har beredningen ännu inte avslutats. Innan så skett är utskottet inte berett att ta ställning till det förslag som aktualiseras i motionen. Följaktligen avstyrks motionen i nu behandlad del. Regeringens förslag till medelsanvisning tillstyrks.

Ersättning till SOS Alarm Sverige AB

Från anslaget 37:4 *Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal* utgår ett statligt bidrag som syftar till att säkerställa en effektiv SOS-tjänst och tillgodose behovet av alarmeringstjänster för den statliga räddningstjänsten. För nästa budgetår föreslås 144 miljoner kronor för ändamålet. Förslaget föranleder ingen erinran från utskottets sida.

Informationsteknik

Utskottet har heller ingen erinran mot regeringens förslag att till *Informationsteknik: Telekommunikation m.m. (37:5)* för budgetåret 2001 anvisa 50 miljoner kronor. Anslaget används för finansiering av IT-kommissionens verksamhet och andra åtgärder som bidrar till förverkligandet av regeringens IT-politik.

1.4 Politikområde Miljöpolitik

Anslag inom politikområde Miljöpolitik

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

Under utgiftsområde 22 Kommunikationer beräknar regeringen anslaget 34:1 *Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut* till 203 miljoner kronor. Moderaterna föreslår att anslaget minskas med 20 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag, med motiveringen att SMHI i större utsträckning bör avgiftsfinansiera sin verksamhet. Utskottet har tidigare motsatt sig förslag av denna innebörd och gör så även nu. Följaktligen avstyrks motionsyrkandet medan regeringens förslag till medelsberäkning tillstyrks.

1.5 Sammanfattning av utskottets ställningstaganden till anslagsfrågorna

Utskottet anser att riksdagen för budgetåret 2001 bör anvisa anslag under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med regeringens förslag. Utskottets förslag till medelsanvisningar redovisas i *bilaga 2*. Med de motiveringar som redovisats i det föregående avstyrker utskottet motionerna

2 Vägar

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet sex regeringsförslag som gäller väghållningsområdet och olika finansieringsfrågor med anledning av Öresundsbron (yrkandena 3–8). Regeringen föreslår att riksdagen

3. godkänner att regeringen får använda medel från anslaget 36:1 *Vägverket: Administration* för att utreda alternativ finansiering av infrastruktur samt för andra transportpolitiska utredningar,

4. godkänner att regeringen år 2001 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 1 600 000 000 kr för Vägverket för inköp av omsättnings-tillgångar, anläggningstillgångar och för byggande av broar som ersätter färjor,

5. godkänner att anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* får användas för att betala ränta och amorteringar på lån upptagna 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, väg E 4 trafikplats Hallunda, Södra länken och övriga lånefinansierade Stockholmsprojekt samt lånefinansierade projekt inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen,

6. godkänner att anslagen 36:2 *Väghållning och statsbidrag* och 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* får användas för att täcka förluster vid infriande av kapitaltäckningsgarantin till SVEDAB och eventuella förluster i samband med Riksgäldskontorets utlåning till SVEDAB,

7. godkänner att regeringen under år 2001 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 310 000 000 kr för Vägverket och Banverket tillsammans, för att finansiera ett kapitaltillskott till SVEDAB samt räntan under ett år för detta lån,

8. bemyndigar regeringen att under år 2001, i fråga om ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 28 400 000 000 kr efter år 2001.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- T211 yrkande 24 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- T212 yrkande 23 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- T215 yrkande 4 av Johan Pehrsson (fp),
- T231 yrkandena 7–9 av Sven Bergström m.fl. (c),
- T306 av Elver Jonsson (fp),
- T317 av Anders G Högmark och Elizabeth Nyström (båda m),
- T323 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- T329 av Carl G Nilsson (m),
- T331 av Lennart Fridén (m),
- T337 yrkande 2 av Olle Lindström (m),
- T342 yrkande 1 av Elver Jonsson (fp),
- T344 yrkande 4 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- T350 av Gunilla Tjernberg (kd),

- T355 av Anders Karlsson och Bengt Silfverstrand (båda s),
- T356 av Jan-Evert Rådström och Lars Björkman (båda m),
- T361 av Kenneth Johansson (c),
- T369 av Eva Flyborg (fp),
- T379 av Ann-Kristine Johansson och Torgny Danielsson (båda s),
- T390 av Jan Backman och Ingvar Eriksson (båda m),
- T391 av Martin Nilsson (s),
- T399 av Rigmor Stenmark och Birgitta Carlsson (båda c),
- T410 av Elver Jonsson och Siw Persson (båda fp),
- T440 av Lars Wegendahl m.fl. (s),
- T453 av Yvonne Ångström (fp),
- T475 av Patrik Norinder (m),
- T519 yrkande 6 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- T801 av Bertil Persson (m),
- T802 av Sofia Jonsson (c),
- T812 av Karin Svensson Smith m.fl. (v),
- T813 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- T827 av Sven Bergström och Eskil Erlandsson (båda c),
- T836 av Jan Backman och Anna Åkerhielm (båda m),
- Bo508 yrkande 4 av ÅsaTorstensson (c),
- N318 yrkande 4 av Rosita Runegrund och Sven Brus (båda kd),
- Sk1025 yrkande 10 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m).

2.1 Finansiering av visst utredningsarbete

Regeringen föreslår att anslaget 36:1 *Vägverket: Administration* får användas för att utreda alternativ finansiering av infrastruktur samt för andra transportpolitiska utredningar.

Utskottet anser att det är väsentligt att förutsättningarna för alternativ finansiering snarast klarläggs och tillstyrker därför regeringsförslaget. Utskottet förutsätter att regeringen i lämpligt sammanhang närmare klargör de ekonomiska förutsättningarna för utredningsarbetet.

2.2 Låneram för vissa tillgångar m.m.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att riksdagen för år 2001 godkänner en låneram om totalt 1 600 miljoner kronor för Vägverket för inköp av omsättningstillgångar och anläggningstillgångar samt för byggande av broar som ersätter färjor.

2.3 Finansiering av vissa kapitalkostnader inom vägväsendet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att anslaget 36.2 *Väghållning och statsbidrag* får användas för att betala ränta och amorteringar på 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, väg E 4 trafikplats Hallunda, Södra länken och övriga lånefinansierade Stockholms-

2.4 Ekonomiska förpliktelser

Den verksamhet som Vägverket bedriver innebär ofta att Vägverket ingår långsiktiga avtal om ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Det gäller såväl avtal om investeringar som avtal gällande drift och underhåll av vägnätet. Vägverket har även i uppdrag att ge ut bidrag för olika ändamål. När det gäller dessa bidrag måste bidragsmottagaren ofta veta att bidraget kommer att betalas ut under flera år för att kunna planera sin verksamhet.

Utskottet tillstyrker att regeringen bemyndigas att under år 2001 i fråga om ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 28 400 miljoner kronor efter år 2001.

2.5 Vägverkets organisation

2.5.1 Motionsförslag

Jan-Evert Rådström och Lars Björkman (båda m) framhåller i motion T356 att Vägverkets resultatenhet, Vägverket Produktion, omgående bör ombildas till ett aktiebolag.

I motion T329 kritiserar Carl G Nilsson (m) Vägverket för att ha alltför många ”järn i elden” som inte har med vägbyggnation och vägunderhåll att göra. Verkets arbetsuppgifter bör enligt motionären renodlas till att ansvara för vägar. Vidare behövs enligt motionen en klarare ansvarsskillnad såväl organisatoriskt som budgetmässigt mellan huvudvägnätet och övrigt vägnät. Den sammanläggning som tidigare gjorts mellan Vägverket och Trafiksäkerhetsverket anges vidare som olämplig. Mot denna bakgrund föreslås att Vägverket omorganiseras.

2.5.2 Utskottets ställningstagande

Vägverket Produktion är i dag en av landets ledande entreprenörer i branschen. Enheten får bl.a. uppdrag från Vägverket, Banverket, kommuner, privata industriföretag, privata väghållare m.fl. Verksamheten drivs på strikt företagsekonomisk grund och med en redovisning som ansluter till branschpraxis. Avkastningskravet uppgår till 10 % räntabilitet på eget kapital.

Utskottet anser det viktigt att de effektivitetsvinster som kan uppnås genom en väl fungerande organisation tas till vara. Vägverkets resultatenhet, Vägverket Produktion, bidrar till att skapa ökad konkurrens på anläggningsmarknaden. Utskottet vill även framhålla att verksamheten bedrivs efter strikt affärsmässiga principer och utan subventioner från Vägverket. Vägverkets byggnads-, drift- och underhållsuppdrag upphandlas numera helt på marknadsmässiga villkor.

Enligt vad utskottet erfarit pågår inom Regeringskansliet ett översynsarbete om de framtida organisationsformerna för Vägverkets produktionsverk-

samhet. På uppdrag av Näringsdepartementet har en utredning genomförts om förutsättningarna för att överföra verksamheten till bolag. Utredningen har under våren remissbehandlats och beredning av förslaget pågår inom Regeringskansliet. Utskottet anser att pågående beredningsarbete inte bör föregripas.

När det gäller motion T329 (m) vill utskottet klargöra att Vägverket har tilldelats ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela vägtransportssystemet. Sektorsansvaret omfattar miljöpåverkan, trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet och effektivitet samt frågor om väginformatik, fordon, kollektivtrafik, handikappanpassning, yrkestrafik och tillämpad samhällsmotiverad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet inom vägtransportssystemet. I sektorsuppgiften ingår att samverka och samordna insatser med berörda aktörer samt att på ett offensivt och resultatorienterat sätt driva på utvecklingen av vägtransportssystemet.

Enligt utskottets mening finns det starka skäl för att åtgärder i infrastrukturen på vägområdet samordnas med andra trafikåtgärder för att främja att de transportpolitiska målen uppnås. Inom transportområdet har därför såväl Banverket, Sjöfartsverket som Luftfartsverket tilldelats ett övergripande sektorsansvar för respektive trafikslag. Utskottet anser att denna helhetssyn är angelägen för att riksdagens transportpolitiska mål om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet skall kunna uppnås. Utskottet är därför inte berett att ompröva Vägverkets sektorsansvar.

Inom ramen för ett bibehållet sektorsansvar är det givetvis angeläget att hela tiden utveckla en väl fungerande organisation med hänsyn till samhällsutveckling och omvärldsförändringar. Under senare år har också exempelvis planeringsprocessen för väginvesteringar decentraliserats. Vidare kan, när det gäller Vägverkets trafiksäkerhetsarbete, nämnas att Trafikansvarsutredningen nyligen har lämnat ett utredningsförslag om att inrätta en särskild vägtrafikinspektion (SOU 2000:43).

Utskottet anser mot denna bakgrund att något initiativ från riksdagens sida inte är motiverat när det gäller de nu aktuella motionerna. Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionerna T329 (m) och T356 (m).

2.6 Enskilda vägar

2.6.1 Motionsförslag

Per-Richard Molén m.fl. (m) framhåller i motionerna T323 och T344 att de enskilda vägarna har stor betydelse för bl.a. landsbygdens befolkning, skogsindustrin och det rörliga friluftslivet. Vidare framhålls att, om inte särskilda bärighetsmedel anslås för det enskilda vägnätet, kommer dessa vägar snabbt att brytas ned och kostnaderna för att återställa kapitalet att bli enorma. Motionärerna påtalar även behovet av en inventering av vägstandarden samt att andelsägarna hålls skadeslösa vid omförrättning på grund av den lagändring som nyligen skett.

I motion T337 av Olle Lindström (m) framhålls att trots det enskilda vägnätets betydelse har statsbidragen kraftigt sänkts. Motionären förordar att det enskilda vägnätet omgående ses över samt att statsbidraget räknas upp kraftfullt.

I motion T211 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) framhålls att Folkpartiet vill värna det enskilda vägnätet. De enskilda vägarna anges vara av stor betydelse för näringslivet, människors möjligheter till bosättning, friluftsliv, rekreation m.m. Minskade resurser till det enskilda vägnätet får därför snabbt betydande negativa konsekvenser inte bara för glesbygden utan för landet i dess helhet.

2.6.2 Utskottets ställningstagande

Regeringen har tillsatt en utredning med uppdrag att analysera och överväga ändringar av vissa bestämmelser som rör enskilda vägar. Utredningen har tagit namnet ”Utredning om bidrag och regler för enskild väghållning, BREV”, N 1999:15). Utredaren skall enligt sina direktiv (dir. 1999:93):

- klargöra målen för statsbidrag till enskilda vägar,
- analysera i vilken omfattning gällande bestämmelser om statsbidrag till enskilda vägar och deras tillämpning bidrar till att uppfylla målen och föreslå de regler och övriga förändringar som kan behövas,
- överväga hur måluppfyllelsen skall följas upp och föreslå lämpliga mått och indikatorer,
- överväga behovet av att ändra bestämmelser som rör gränsdragningen mellan allmänna och enskilda vägar och föreslå de regler och övriga förändringar som kan behövas,
- överväga om Vägverket borde få möjlighet att upprätta föreskrifter för tillämpningen av väglagen och vägkungörelsen i dessa delar,
- analysera i vilken utsträckning den bestämmelse i lagen (1997:620) om upphävande av lagen om enskilda vägar som gäller obligatorisk omprövning av andelstal medför att vägföreningar eller enskilda fastighetsägare åsamkas onödiga förrättningskostnader och överväga behovet av åtgärder för att mildra de eventuella negativa konsekvenserna av denna bestämmelse för de berörda. Utredaren skall därvid föreslå de förändringar som kan behövas. Utredningsarbetet beräknas vara slutfört före sommaren 2001.

Enligt utskottets mening är det nu pågående utredningsarbetet om enskilda vägar angeläget. Den enskilda väghållningen har stor betydelse för möjligheterna att tillförsäkra näringslivet och enskilda en god transportförsörjning. Den enskilda väghållningen har också i många fall visat sig vara en effektiv form för lokal samverkan som rönt berättigad internationell uppmärksamhet. Samhällets engagemang i det lokala vägnätet är historiskt betingat och varierar därför i olika delar av landet, vilket kan uppfattas som orättvist. Det finns därför, som utskottet tidigare framfört, anledning att se över bestämmelserna om den enskilda väghållningen.

Utskottet konstaterar att i de nu aktuella motionerna tas en rad viktiga frågor upp kring den enskilda väghållningen som kommer att behandlas av utredningen. Utskottet förutsätter att utredningsarbetet och det efterföljande beredningsarbetet kommer att bedrivas skyndsamt.

Utskottet vill vidare hänvisa till att enligt regeringens budgetförslag för år 2001 kommer ett särskilt bidrag att införas till kostnader för omprövningsförrättningar av enskilda vägar.

I avvaktan på resultatet av den pågående utredningen om enskilda vägar och regeringens ställningstagande är utskottet inte berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av de nu aktuella motionsyrkandena. Motionerna T211 (fp), T323 (m), T337 (m) och T344 (m) avstyrks följaktligen i denna del.

2.7 Färjetrafik

2.7.1 Motionsförslag

Färjetrafiken i Göteborgs södra skärgård behandlas i två motioner. Lennart Fridén (m) framhåller i motion T331 att färjeleden i Göteborgs södra skärgård fungerar som en allmän led och att den är central för skärgårdens och Göteborgs kommunikationer. Enligt motionen är det därför orimligt att leden skall klassas som enskild och att det skall vara så dyrt för skärgårdsbor att ta sig fram med färjorna. Motsvarande uppfattning har Eva Flyborg (fp) som i motion T369 skriver att det är dags att denna färjeled klassificeras som allmän väg så att skärgårdsborna kan få rättvisa och rimliga transportmöjligheter.

För utvecklingen av en levande skärgård har enligt motion N318 av Rosita Runegrund och Sven Brus (både kd) kommunikationsfrågorna en avgörande betydelse. Färjetrafiken är livsavgörande för de boende på öarna och därför måste reglerna och deras tillämpning vara enhetliga och tydliga. Det bör åligga Vägverket och Glesbygdsverket att se över regelverket samt klargöra statens ansvar för färjetrafiken i skärgårdarna.

I motion T350 av Gunilla Tjernberg (kd) behandlas färjeförbindelsen till Holmön som ligger cirka en landmil från fastlandet i Norra Kvarken. Motionären anser att beslut snarast bör fattas om ett sådant huvudmannaskap för färjetrafiken mellan Holmön och fastlandet som tryggar en tillfredsställande trafikförsörjning året om.

Åsa Torstensson (c) framhåller i motion Bo508 att färje- och fartygstrafik mellan öar samt mellan öar och fastland utgör en del av en större kommunikations- och transportkedja. En kedja som måste ses utifrån ett helhetsperspektiv, eftersom anslutande vägar, hamnar, parkeringsplatser, järnväg och bussar hör samman. Motionären anser det rimligt att staten tar ett ökat ansvar för att stärka person- och godstrafiken i skärgården. Därför bör förutsättningarna för ett nationellt stöd för person- och godstrafiken i skärgården utredas.

I motion T355 av Anders Karlsson och Bengt Silfverstrand (båda s) behandlas färjetrafiken mellan Landskrona och Ven. Färjeleden är statskommunal och trafiken drivs av Landskrona kommun. Enligt motionen klarar inte Landskrona kommun av nödvändiga fartygsinvesteringar. Motionärerna anser att färjelinjen bör betraktas som en förlängning av väg 1354 och att staten därmed bör svara för fartygsinvesteringen.

I motion T391 av Martin Nilsson (s) behandlas färjetrafiken till och från Visingsö. Av motionen framgår att för de boende på ön är förbindelsen så viktig och avgörande att den borde inkorporeras i det statliga vägnätet. Det finns dock en del problem i lagstiftningen. Ett sådant är den begränsade möjligheten att ta ut avgifter på statliga färjor. Ytterligare en komplikation är att det inte går att förboka plats på färjor som är en del av det statliga vägnätet. Slutligen bör det övervägas vilka tjänster som personal vid statliga färjor skall kunna utföra.

2.7.2 Utskottets ställningstagande

I flera av de nu aktuella motionerna framförs uppfattningar om regelverket för Vägverkets färjetrafik och kriterierna för statsbidrag till färjeleder som drivs av enskilda. Utskottet vill med anledning av dessa synpunkter framhålla att den praxis som utvecklats när det gäller samhällets engagemang i färjetrafiken kan upplevas som orättvis och oklar.

Enligt utskottets mening har kommunikationerna stor betydelse för skärgårdens utvecklingsmöjligheter. Det är därför viktigt att trafikfrågorna ges en tillfredsställande lösning så att riksdagens transportpolitiska mål om ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet och en positiv regional utveckling tillgodoses även i skärgårdsområden. Samhällets engagemang bör därför präglas av tydlighet och rättvisa samt främja effektiva trafiklösningar.

Utskottet vill i dessa frågor hänvisa till den tidigare nämnda utredningen om bidrag och regler för enskilda vägar (BREV). I utredningens uppdrag ingår att även studera frågor om färjor i den mån de utgör väganordning. Det innebär bl.a. att utredningen har att överväga behovet av ändrade regler som rör gränsdragningen mellan allmänna och enskilda färjor och föreslå de regelförändringar som kan behöva göras. Utredningen har också att analysera i vilken omfattning gällande bestämmelser bidrar till att uppfylla de transportpolitiska målen. Utskottet har vidare inhämtat att Glesbygdsverket avser att under år 2001 göra en närmare kartläggning av trafikförsörjningen i skärgårdsområden.

Med hänvisning till det anförda är utskottet inte berett att nu ta något initiativ i de aktuella frågorna. Utskottet förutsätter att utredningsarbetet och regeringens fortsatta beredningsarbete bedrivs skyndsamt. Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionerna T331 (m), T350 (kd), T355 (s), T369 (fp), T391 (s), N318 (kd) yrkande 4 och Bo508 yrkande 4.

2.8 Ersättning av färjor

2.8.1 Motionsförslag

Elver Jonsson (fp) konstaterar i motion T342 att det i Vägverkets regi finns nästan ett femtiotal färjelinjer som kostar runt 300 miljoner kronor varje år, dvs. en miljon kronor om dagen. Att ersätta dessa färjor med broar – i något fall tunnel – bedöms vara en stor samhällsekonomisk vinst. Mot denna bakgrund efterlyses i motionen en tydlig plan för hur antalet färjor kan ersättas med broar.

Enligt gällande långsiktiga planeringssystem för trafikens infrastruktur planeras vägar och järnvägar med utgångspunkt bl.a. från samhällsekonomiska kalkyler. Detta planeringssystem innefattar även investeringar i broar eller tunnlar som ersätter färjor.

Utskottet vill vidare hänvisa till de särskilda ekonomiska möjligheter som Vägverket har när det gäller byggande av broar som ersätter färjor. Det innebär att Vägverket kan låna medel i Riksgäldskontoret för brobyggnad vilka därmed inte belastar anslaget. För att betala lånekostnaderna får Vägverket använda inbesparade medel från färjetrafiken.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet att syftet med motionsyrkandet redan är väl tillgodosett. Motion T342 (fp) yrkande 1 avstyrks följaktligen.

2.9 Vägmärken och vägskyltar

2.9.1 Motionsförslag

Anders G Högmark och Elizabeth Nyström (båda m) behandlar i motion T317 regelverket kring vägskyltar. När det gäller skyltning till olika slag av turistiskt intressanta mål, främst småskaligt näringsidkande, konstateras i motionen att reglerna tillämpas olika av Vägverkets olika regioner. Motionärerna efterlyser mot denna bakgrund en nationell skyltningspolicy för att uppnå en differentierad syn på skyltning i glesbygder respektive tätorter, men en likartad syn inom respektive landskapstyp (yrkande 1). Motionärerna framhåller vidare att försöken med lokaliseringmärken för turistiskt intressanta mål bör permanentas (yrkande 2). När det gäller beslutsordningen vid överklaganden av Vägverkets skyltningsbeslut anser motionärerna att länsrätterna bör vara sista instans i stället för som nu Vägverkets huvudkontor i Borlänge (yrkande 3). Slutligen framhålls att kostnaden för skyltning kan sänkas genom konkurrens. Vägverket bör därför vid uppsättning av upplysningsskyltar, förutom det egna priserbudandet, erbjuda kunden en lista på minst tre konkurrenter som kan offerera samma produkt (yrkande 4).

I motion T453 av Yvonne Ångström (fp) framhålls att turismen får allt större betydelse som näring och att Sverige arbetar på många olika sätt för att öka antalet turister som kommer till Sverige från andra länder. Det skulle därför enligt motionären vara värdefullt om skyltar som visar vägen till sevärdheter hade text på ett språk utöver svenska, exempelvis engelska i de flesta delarna av landet och kanske på finska i vissa delar.

Enligt motion T379 av Ann-Kristin Johansson och Torgny Danielsson (båda s) ligger det i allmänhetens intresse att genom vägskyltningen snabbt och effektivt bli informerad om trafiksituationer och få olika angelägna hänvisningar. Det händer dock att Vägverket förhindrar angelägen skyltning. Motionärerna anser därför att det finns anledning att se över möjligheterna att förstärka kommunernas inflytande över vägskyltningen.

I motion T410 av Elver Jonsson och Siw Persson (båda fp) relateras den diskussion som förts i Skåne om alternativ vägskyltning till Danmark i samband med att Öresundsbron öppnades för trafik. Enligt motionärerna är det rimligt att skylta avståndet till en destination via olika vägar. Riksdagen uppmanas därför ge regeringen i uppdrag att se över hur vägskyltningen kan göras flexibla så att problem liknande dem som funnits i Skåne inte uppkommer igen.

I motion T390 av Jan Backman och Ingvar Eriksson (båda m) påtalas vissa problem i samband med vägskyltning. Det gäller t.ex. möjligheten att sätta upp upplysningsmärken till alla de gårdsbutiker, bo-på-lantgårdsuthyrare, lanthandlare och konsthantverkare som riktar sig till de kunder som rör sig på vägarna. Hellre än att vägra tillstånd borde länsstyrelsen och vägmyndigheterna fungera som rådgivare och t.ex. i samarbete med den berörda kommunens byggnadsnämnd underlätta för småföretagen att hitta bra skyltplatser. Motionärerna framhåller vidare att under varma sommardagar är många resenärer intresserade av att hitta t.ex. badplatser nära vägen för att kunna svalka av sig och därmed undvika att påverkas av värmen och bli sämre bilförare och en risk för medtrafikanterna. Även på detta område tillämpar Vägverket en policy som inte är i trafikanternas intresse. Slutligen anges att Vägverket bör kunna tillåta skyltning av alternativa vägar till t.ex. Köpenhamn med en bro/tunnel- respektive färjesymbol i anslutning till avståndsuppgiften.

Johan Pehrsson (fp) framhåller i motion T215 att bestämmelserna som omgärdar vägskyltning är extremt krångliga. Det gäller bl.a. tillstånd, utformning och kostnadsfördelning vid skyltuppsättning. Regeringen bör förenkla regelverket och därmed bidra till ett bättre företagsklimat i glesbygden.

Elver Jonsson (fp) konstaterar i motion T306 att, trots att länen under lång tid utgjort grunden för den regionala indelningen, så är landskapen fortfarande av stor betydelse inte minst ur kulturell och turistisk synvinkel. Mot denna bakgrund föreslås att landskapsgränserna märks ut längs de större vägarna. Riksdagen bör därför uppdraga åt regeringen att snabbt se över hur en utmärkning av landskapsgränserna skall kunna åstadkommas i syfte att till årsskiftet eller senast till nästa års turistsäsong verkställa landskapsskyltning.

I motion T399 av Rigmor Stenmark och Birgitta Carlsson (båda c) framhålls att det skall kännas välkomnande att turista i vårt land och att vi måste värna om småföretagare även i praktisk handling. Det behövs därför mer av tillstånd än förbud för vägskyltning.

I motion T440 av Lars Wegedal m.fl. (s) ifrågasätts den beslutsordning som finns och som innebär att Vägverkets huvudkontor i sista hand avgör ärenden om vägskyltning. Motionärerna anser att länsstyrelserna i stället bör vara sista instans och förordar att överklagandeordningen ses över.

Patrik Norinder (m) framhåller i motion T475 att avfarter vid motorvägar bör numreras för att ökad trafiksäkerhet skall uppnås.

Riktlinjer för vägskyltning

Frågor som gäller vägmärken och vägskyltar för reklam regleras i bl.a. vägmärkesförordningen (1978:1001) och väglagen (1971:948). Som en allmän princip gäller att vägmärkena skall tjäna trafikanternas intressen. Näringsidkarens 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.

Utskottet har erfarit att Vägverket sommaren 1999 redovisat en översyn av olika vägmärkesfrågor och föreslagit regeringen ändringar i vägmärkesförordningen. Förslaget har därefter remissbehandlats och en beredning av förslaget pågår inom Regeringskansliet.

Ett enigt utskottet har såväl hösten 1998 som hösten 1999 sett positivt på inriktningen av detta översynsarbete och förutsatt att ändrade regler får en så enhetlig tillämpning som möjligt och att näringslivets intressen beaktas (bet. 1998/99:TU1, bet. 1999/2000:TU1). Utskottet har inte ändrat uppfattning. Utskottet förutsätter att flertalet av de frågor som uppmärksammas i de nu aktuella motionerna kommer att behandlas i samband med det pågående beredningsarbetet inom Regeringskansliet. Det gäller bl.a. önskemålen om ett förstärkt lokalt inflytande, ökat hänsynstagande till företag och till turistiska och kulturella intressen samt sänkta skyltningskostnader.

Utskottet anser att den pågående beredningen och regeringens ställningstagande bör avvaktas. Därför bör riksdagen enligt utskottets mening inte nu vidta någon åtgärd med anledning av motionerna. Utskottet förutsätter att det pågående beredningsarbetet kan slutföras snarast.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionerna T215 (fp) yrkande 4, T306 (fp), T317 (m) yrkandena 1, 2 och 4, T379 (s), T390 (m), T399 (c), T475 (m), T410 (fp), T453 (fp) och Sk1025 (c) yrkande 10.

Besvärsordning vid överklaganden

Utskottet anser att riksdagen inte bör göra något uttalande med anledning av de motionsyrkanden som väckts om besvärsordning för skyltären. Utskottet avstyrker därför motionerna T317 (m) yrkande 3 och T440 (s).

2.10 Vägsalt

2.10.1 Motionsförslag

Kenneth Johansson (c) framhåller i motion T361 att vägsaltet innebär miljöproblem. Vägverket bör därför minska användningen av vägsalt utan att trafiksäkerheten eller framkomligheten försämrats. På sikt bör saltet helt tas bort. Den viktigaste åtgärden torde enligt motionären vara att öka medvetenheten om vad vinterväglag innebär för trafiksäkerheten och att denna medvetenhet leder till ett förändrat beteende i trafiken. Bra snöröjning är självfallet viktigt. Andra åtgärder är ökad användning av sand i olika former, saltlös-

ning, bättre väderprognoser, förbättrade snöröjningsredskap, förbättrad information till trafikanter etc. Regeringen bör vidare satsa betydligt mer resurser på forskning och utvecklingsarbete syftande till att hitta bra och miljövänliga ersättningspreparat till vägsaltet.

2.10.2 Utskottets ställningstagande

Enligt vad utskottet erfarit bedömer Vägverket att kemiska halkbekämpningsmedel som salt är näst intill oersättliga i stora delar av landet om vinterväghållningen skall kunna klaras. Det finns inga andra realistiska alternativ om de övergripande mål som finns på vägområdet skall kunna nås, vilka handlar om trafiksäkerhet och miljö, men också om effektivitet, tillgänglighet och regional balans.

Som framhålls i motionen har dock vägsaltet en rad nackdelar. Vägverket har därför i uppdrag att genomföra vinterväghållningen så att saltanvändningen minimeras utan att kraven på hög trafiksäkerhet och god framkomlighet minskar. Vidare kan nämnas att i Vägverkets plan för forskning och utveckling för perioden 2000–2002 ingår projekt för att uppnå en mer miljöanpassad vinterväghållning.

Med hänvisning till det anförda är något initiativ från riksdagens sida inte motiverat. Utskottet föreslår att riksdagen avslår motion T361 (c).

2.11 Statliga garantier till SVEDAB

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att anslagen 36:2 *Väghållning och statsbidrag* och 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsutgifter* får användas för att täcka förluster vid infriande av kapitaltäckningsgarantin till SVEDAB och eventuella förluster i samband med Riksgäldskontorets utlåning till SVEDAB.

2.12 Kapitaltäckning till SVEDAB

2.12.1 Regeringens förslag

Av propositionen framgår att Øresundsbro Konsortiet inledningsvis inte kommer att ge något överskott till SVEDAB. Det innebär att SVEDAB:s verksamhet kommer att visa negativt resultat under de inledande åren efter det att bron tagits i drift. För att undvika att företaget ställs inför en tvångslikvidation skall enligt tidigare beslut ägarna (staten genom Vägverket och Banverket) ställa erforderligt ägartillskott i utsikt.

När detta beslut fattades var tanken att ägartillskottet skulle ges formen av en revers, som inte skulle innebära någon anslagsbelastning på statsbudgeten. I samband med att det blivit aktuellt att tillföra SVEDAB kapitaltillskott efter bronns öppnande har det uppkommit oklarheter om huruvida ett kapitaltillskott kan göras med revers, om Vägverket och Banverket får utfärda en revers och om reversen måste belasta anslaget inom den totala utgiftsramen. För att lösa denna oklarhet för år 2001 föreslår regeringen att erforderligt kapitaltillskott skall tillföras SVEDAB som likvida medel och att Vägverket

och Banverket får finansiera detta kapitaltillskott genom att ta upp lån i Riksgäldskontoret. Regeringen föreslår därför att riksdagen godkänner att regeringen får besluta om en låneram om högst 310 miljoner kronor för Vägverket och Banverket tillsammans för att ta upp lån i Riksgäldskontoret för att finansiera ett kapitaltillskott år 2001 till SVEDAB samt räntan för detta kapitaltillskott under ett år.

2.12.2 Motionsförslag

Per-Richard Molén m.fl. (m) erinrar i motion T813 om att en förutsättning för Öresundsbrobeslutet var att bron skulle betalas av trafikanterna och inte skattefinansieras. För järnvägstrafiken har dock skattefinansiering redan beslutats om och i budgetpropositionen föreslår regeringen nya skattemedel för att klara finansieringen. Motionärerna anger vidare att regeringens förslag i budgetpropositionen kringgår budgetlagen. Eftersom lånet skall användas för att täcka ett löpande driftunderskott i brobolaget borde beloppet rimligen rymmas under utgiftstaket. Enligt motionen bör brobolagets underskott inte täckas med höjda taxor eller belasta de redan hårt ansträngda trafikverken. Underskottet bör i stället täckas direkt av staten och, eftersom det rör sig om ett löpande driftunderskott, inrymmas under budgettaket.

2.12.3 Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare i år behandlat kapitalbehoven i SVEDAB och konstaterat att de ekonomiska frågorna inte är klarlagda (bet. 1999/2000:TU10). Utskottet har mot denna bakgrund förutsatt att regeringen skulle återkomma i budgetpropositionen hösten 2000 med en närmare redovisning av kapitalbehovens storlek och tidsförläggning och med ett förslag till hur kapitalbehoven skall täckas.

Utskottet konstaterar att i årets budgetproposition redovisas förslag på hur kapitalbehovet för SVEDAB kan tillgodoses för år 2001 som avser kostnader för andra halvåret år 2000. Regeringen avser att återkomma med förslag till hur finansieringen av hela kapitaltillskottet till SVEDAB skall lösas i en kommande proposition om den fortsatta planeringen av trafikens infrastruktur.

Utskottet vidhåller sin uppfattning att det är angeläget att snarast klargöra hur de framtida kapitalbehoven skall finansieras. I avvaktan på den aviserade redovisningen i den kommande infrastrukturpropositionen tillstyrker utskottet regeringens förslag att regeringen under år 2001 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 310 miljoner kronor för Vägverket och Banverket tillsammans, för att finansiera ett kapitaltillskott till SVEDAB samt räntan under ett år för detta lån. Av utskottets ställningstagande följer att riksdagen bör avslå motion T813 (m).

2.13.1 Motionsförslag

Per-Richard Molén m.fl. (m) konstaterar i motion T519 att järnvägens ekonomiska kostnadsansvar för Öresundsbron har överförs till Banverket. Budgetmässigt täcks Banverkets kostnader främst genom ett anslag direkt ur statsbudgeten och genom att Banverket fått höja banavgifterna på hela det svenska bannätet. Denna åtgärd innebär att betalningsansvaret indirekt överförs till resenärerna på hela det svenska järnvägsnätet vilka via trafikutövarna drabbas av de höjda banavgifterna. Det betyder att kostnadsansvaret för Öresundsbrons järnvägstrafik debiteras resenärer som aldrig har eller ens haft för avsikt att nyttja spåren över Öresund. Därmed har modellen om en finansiering baserad på trafikantavgifter släppts. Motionärerna anser mot denna bakgrund att regeringen skyndsamt bör återkomma med ett nytt förslag till finansiering av Öresundsbroavgiften.

Johnny Gylling m.fl. (kd) framhåller i motion T212 (kd) att Öresundsbron skall bära sina egna kostnader. Kristdemokraterna säger därför nej till Banverkets avgiftshöjning i hela landet och menar att bron skall avgiftsfinansieras i enlighet med det första avtalet mellan Sverige och Danmark.

Sven Bergström m.fl. (c) begär i motion T231 (c) att regeringen återkommer till riksdagen med ett nytt framförhandlat avtal som bygger på principen att hela kostnaden för Öresundsförbindelsen skall bäras av dem som använder bron (yrkande 7).

Enligt motionärerna är det vidare fel att landets alla tågresenärer och gods-köpare skall vara med och betala Öresundsbron. Detta leder till att järnvägstrafikens konkurrenskraft försämras, något som inte är önskvärt och som försvårar möjligheterna att öka kollektivresandet. Enligt motionen bör i stället det ursprungliga avtalet följas. Banavgifterna bör därför sänkas med motsvarande summa som de höjdes för att betala Öresundsbron (yrkande 8).

Av motionen framgår vidare att Centerpartiet anser att det är positivt att Banverket har fått 120 miljoner kronor i extra anslag för att delfinansiera Öresundsbron. Enligt motionen bör dock dessa medel i stället användas för investeringar (yrkande 9).

I motion T802 av Sofia Jonsson (c) konstateras att Öresundsbron har inneburit att länstrafikbolag och olika transportbolag runt om i Sverige har ålagts nya avgifter. Motionären ifrågasätter dock om de positiva effekterna av Öresundsbron kan sprida sig till länstrafikbolag och andra transportbolag som geografiskt sett ligger långt från bron. Enligt motionären borde det mot denna bakgrund vara av stor vikt att en statlig utredning undersöker hur effekterna av Öresundsbron påverkar landets länstrafikbolag och övriga transportbolag (yrkande 1). Vidare föreslås att de trafikföretag som enligt den i motionen förordade utredningen inte får del av brons effekter fråntas den finansiella skyldigheten för Öresundsbrons ekonomiska förluster (yrkande 2).

Utskottet har tidigare i år behandlat motionsyrkanden, likartade med de nu aktuella, om kostnadsansvaret för järnvägens persontrafik på Öresundsbron (bet. 1999/2000:TU10). Utskottet anförde följande:

Det beslut som riksdagen fattat om Öresundsbron utgick från att finansieringen skulle ske med trafikantavgifter. Vad gäller järnvägen skulle avgifterna erläggas av järnvägsföretagen. De nationella järnvägsföretagen har emellertid fått en ändrad ställning i dag jämfört med när avtalet ingicks (1991). I Danmark har en uppdelning skett mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (DSB respektive Banestyrelsen). I Sverige har Statens järnvägar, som redan tidigare skilts från Banverket, utsatts för ökade krav på affärs-mässighet och ökad konkurrens från andra järnvägsföretag. Denna utveckling fortgår. I en annan proposition som behandlas av utskottet föreslår regeringen att SJ skall bolagiseras (prop. 1999/2000:78).

Vid tidpunkten för det ursprungliga avtalet var det möjligt för de nationella järnvägsföretagen att sätta priser på ett sätt som utjämnade biljettpriserna mellan mer eller mindre lönsamma bandelar. Vidare förekom subventioner till de nationella järnvägsföretagen via budgeten. Dessa möjligheter till subventionering har minskat genom järnvägens avreglering. Den omläggning av järnvägsavgifterna som regeringen föreslår i propositionen bör ses mot denna bakgrund.

Utskottet vill också erinra om vissa övergripande utgångspunkter för avgiftssättningen. Järnvägsavgifterna bör hållas på en sådan nivå att järnvägs-trafiken framgångsrikt kan konkurrera med vägtrafiken över Öresund. Vidare måste både vägavgifter och järnvägsavgifter sättas så att bron kan komma till avsedd användning. Det innebär att avgifterna inte får sättas alltför högt.

Öresundsförbindelsen utgör en mycket omfattande infrastrukturinvestering som väntas få gynnsamma effekter på tillväxten i hela Öresundsregionen. I den mån dessa förväntningar infrias främjas även sysselsättning, tillväxt och skatteintäkter i landet som helhet. Utskottet anser att Öresundsbron bör ses i såväl ett nationellt som ett regionalt perspektiv.

Utskottet vill också betona långsiktigheten i denna investering. Eftersom anläggningskostnaderna är så stora och livslängden så lång så måste man, liksom då man bygger hyreshus, räkna med kapitalkostnader under lång tid och med att investeringen inte kan återbetala sig förrän efter många år. Då staten står som ägare blir staten också ansvarig för att dessa kapitalkostnader täcks på lämpligt sätt.

Det är självfallet inte möjligt att på kort sikt finansiera bron med trafikantavgifter. Principen om trafikantens kostnadsansvar måste ses i ett långsiktigt perspektiv. Utskottet anser inte att regeringens förslag till nytt avtal om järnvägsavgifter för Öresundsbron kan sägas strida mot en långsiktigt uppfattad princip om kostnadsansvaret. Det finns också skäl att markera brons betydelse för landet som helhet. Utskottet anser att det nya avtalet bör godtas och att det inte finns något skäl att begära nya förhandlingar med Danmark.

Vad utskottet anförde då gäller alltjämt. Utskottet vill vidare erinra om budgetpropositionens förslag till sänkt mervärdesskatt för kollektivtrafik som innebär en väsentlig kostnadsavlastning för kollektivtrafiken och därmed en förstärkt konkurrenskraft.

Utskottet anser mot denna bakgrund att något initiativ från riksdagens sida inte är motiverat. Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionerna T212 (kd) yrkande 23, T231 (c) yrkandena 7–9, T519 (m) yrkande 6 och T802 (c).

2.14.1 Motionsförslag

Bertil Persson (m) anför i motion T801 (m) att den nuvarande prissättningen på Öresundsbron vållar allvarliga problem. Dels är avgifterna så höga att vinsterna med integrationen av Öresundsregionen allvarligt hämmas, dels skulle en radikal sänkning kraftigt öka broanvändningen och därmed ge ökade intäkter. Motionären förordar därför en utredning om hur man med en snabb sänkning av broavgifterna kan skapa optimal samhällsekonomisk nytta för Öresundsregionen och därmed för Sverige och Danmark (yrkande 1). Vidare framhålls att speciellt priskänslig är integrationen mellan universitet och högskolor. Riksdagen bör därför besluta om en snabbt införd studentrabatt på Öresundsbron (yrkande 2).

Karin Svensson Smith m.fl. (v) framhåller i motion T812 att om Öresundsbron skall bli en kollektivtrafikbro är en koppling mellan avgiften för en bilresa och biljettpriiset på tåg mer logisk jämfört med den nuvarande kopplingen mellan broavgiften och färjepriiset. Färjetrafiken dumpar priset för att inte tappa för många fordon till bron. Med nuvarande avtalskonstruktion kan då motsvarande prissänkning genomföras på bron. Resultatet kan bli stora volymökningar av den avgasproducerande trafiken. Ytterligare en trolig konsekvens är att färjetrafiken hamnar i ett hopplöst konkurrensläge, vilket vore förödande för en redan utsatt näring. Därför bör regeringen omförhandla avtalet så att prisskillnaden mellan tåg och bil indexregleras. Utgångspunkten bör vara de prisrelationer som gällde när bron öppnades för trafik. Ett införlivande av externa kostnader i priset för trafiken leder till att skillnaden mellan tåg och bil borde öka och inte minska. Ovanstående resonemang leder enligt motionärerna till att en enkelresa utan rabatt med bil bör kosta minst 4 ggr tågbiljetten. Priset för en enkelresa med månadsbiljett för bil bör sättas till minst 3 ggr tågbiljetten. Avgiften för en buss bör sättas till minst 17 ggr tågbiljetten.

2.14.2 Utskottets ställningstagande

Motionerna ger uttryck för olika uppfattningar om prisnivån på Öresundsbron. I motion T801 (m) föreslås en utredning för att pröva möjligheten att sänka broavgifterna. I motion T812 (v) föreslås en ny princip för taxesättningen som beräknas leda till högre priser för vägtrafiken i förhållande till järnvägstrafiken.

Utskottet vill med anledning av motionerna klargöra att trafikantavgifterna för Öresundsbron fastställs självständigt av Öresundsbro Konsortiet. Denna princip fastställdes i det ursprungliga avtalet med Danmark som riksdagen beslutade om år 1991 (bet. 1990/91:TU31 bil. 3, artikel 15). Enligt avtalet skall kostnaderna för Öresundsförbindelsen i sin helhet täckas av konsortiet genom särskilda avgifter, trafikantavgifter. Som en övergripande utgångspunkt gäller att Öresundsbron syftar till att skapa förbättrade trafikförbindelser mellan Sverige och Danmark och därmed åstadkomma förutsättningar för ett förstärkt och utbyggt kulturellt och ekonomiskt samarbete samt för ut-

vecklingen av en gemensam arbets- och bostadsmarknad i Öresundsregionen till gagn för båda stater. Vid fastställande av taxorna för vägtrafiken är nivån för färjetaxorna vid Helsingborg–Helsingör utgångspunkt.

Utskottet vill vidare understryka att tillkomsten av Öresundsbron syftar till att främja en rationell och ändamålsenlig järnvägstrafik mellan länderna. Avgifterna skall utformas med beaktande av detta syfte. Utskottet vill också klargöra att för att en förändring av dessa grundläggande förutsättningar för prissättningen skall vara möjlig krävs ett nytt avtal med Danmark.

Enligt utskottets mening är det riktigt att konsortiet har ett självständigt ansvar för trafikantavgifterna enligt de riktlinjer som lagts fast av Danmark och Sverige. Utskottet utgår från att Öresundsbro Konsortiet noga kommer att följa utvecklingen av trafikvolymen och intäkterna av broavgifterna. Om det visar sig att det finns skäl till förändringar är det konsortiet som tar initiativ till sådana. Enligt vad utskottet erfarit har också Öresundsbro Konsortiet beslutat att utvärdera erfarenheterna av trafikutvecklingen och prissättningen under de första månaderna.

Något initiativ från riksdagen är således inte motiverat. Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionerna T801 (m) och T812 (v).

2.15 Ekonomisk utredning

2.15.1 Motionsförslag

Sven Bergström och Eskil Erlandsson (båda c) framhåller i motion T827 att när Öresundsbron beslutades var en av utgångspunkterna att bron skulle vara självfinansierad, dvs. att trafiken över bron skulle betala för brobygget genom avgifter. Principen om finansiering av bron enbart genom trafikavgifter har redan övergivits. Nu hotas dessutom statskassan av ytterligare utgifter genom att trafikvolymerna inte alls motsvarar de prognoser som ligger till grund för den ekonomiska kalkylen. Enligt motionärerna står vi nu inför en situation där man blir tvungen att endera finansiera en stor del av brokostnaden genom ytterligare statliga tillskott, ta ut avgifter i hela landet eller försöka öka trafikvolymen genom att sänka priserna, vilket i sin tur har negativa effekter på miljön, och dessutom innebär en otillbörlig konkurrens med färjetrafiken i strid med det avtal som ingåtts. Hur man nu än förfar med Öresundsbrons finansiering är det troligt att skattebetalarna i slutändan får stå för huvuddelen av finansieringen. Det är därför enligt motionärerna nödvändigt att riksdagen nu tar initiativ till en utredning som klargör Öresundsbrons ekonomi, så att allmänheten snabbt får reda på hur bron skall bekostas.

2.15.2 Utskottets ställningstagande

När det gäller Öresundsbrons ekonomi vill utskottet erinra om att regeringen i proposition 1999/2000:66 Villkoren för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund m.m. redan lämnat en utförlig ekonomisk redovisning. Enligt regeringen kan anläggandet av förbindelsen avslutas inom ramen för en budget på 14 750 miljoner danska kronor i prisnivå juli 1990. Omräknat till 2000 års priser motsvarar anläggningskostnaden 18 300 miljoner

danska kronor, eller 21 600 miljoner svenska kronor vid en valutakurs på 0,85 svenska kronor per dansk krona. Vidare angavs att den mervärdesbeskattning av broavgifterna som införts enligt EU:s regler medför att återbetalningstiden för upptagna lån förlängs från 27 till 30 år. Enligt regeringens redovisning beräknas vidare återbetalningstiden för de svenska landanslutningarna, som SVEDAB ansvarar för, till 38 år.

Utskottet konstaterar att erfarenheterna hittills av trafiken på Öresundsbron är begränsade. Under juli månad låg trafiken på i genomsnitt ca 18 000 fordon per dygn. Under oktober sjönk genomsnittet till ca 7 000 fordon per dygn. Enligt vad utskottet erfarit bedömer Öresundsbro Konsortiet att trafiken väl motsvarar förväntningarna. Grundprognosen, 11 800 bilar i genomsnitt per dygn under ett helt år, avser den tidpunkt när svenskar och danskar har vant sig vid Öresundsbron, när marknaden har stabiliserat sig och när trafikmönstret i hela Öresundsregionen har hittat sin nya form.

När det gäller de farhågor som väckts om trafikutveckling och ekonomi vill utskottet framhålla att det krävs mer än några månaders trafik för att några säkrare bedömningar skall kunna göras. Som redovisats ovan anser konsortiet att trafiken hittills motsvarar förväntningarna. Något initiativ från riksdagens sida anser utskottet därför inte nu vara erforderligt. Utskottet förutsätter att regeringen för riksdagen i lämpligt sammanhang redovisar trafikutveckling och ekonomiskt resultat. Motionen avstyrks av utskottet.

2.16 Färjetrafiken i norra Öresund

2.16.1 Motionsförslag

Jan Backman och Anna Åkerhielm (båda m) behandlar i motion T836 färjetrafiken i norra Öresund. Motionärerna framhåller att staten bör garantera en sund, utvecklande konkurrens mellan den nya Öresundsbron och andra, konkurrerande transportlänkar. Den ensidiga fokuseringen på trafikvolymen på Öresundsbron måste ersättas av ett O-ringstänkande, där alla delar av ringen ges jämförbara villkor och där intresset riktas mot det sammanlagda antalet persontransporter över Öresund samt kvaliteten på det totala trafikutbudet i både södra och norra Öresund. Motionärerna anser att den nationella betydelsen av Helsingborgsleden gör det relevant att ställa upp ett kvalitetsmål. Ett sådant kvalitetsmål skulle minska osäkerheten och därmed underlätta den långsiktiga planeringen inom olika sektorer samt underlätta integrationen mellan Skåne och Själland. Riksdagen bör därför stödja ett kvalitetsmål för trafiken i norra Öresund som innebär att trafikfrekvensen skall ligga på minst dagens nivå (yrkande 1).

Enligt motionärerna kan vidare en fortsatt framgång för Öresundsbron kombineras med oförändrad trafikfrekvens mellan Helsingborg och Helsingör om konkurrensen mellan de båda resvägarna får fortsätta att ske på lika villkor. För att undvika skapandet av osunda konkurrensvillkor i trafiken över Öresund bör riksdagen ställa sig bakom ett paritetsmål som innebär att inget trafikalternativ mellan Skåne och Själland skall ges ekonomiska förutsättningar som inte motsvaras av likvärdiga fördelar för konkurrerande trafikalternativ (yrkande 2).

Enligt gällande transportpolitiska princip fastställer staten varken kvalitet eller turtäthet på enskilda internationella förbindelser. Utskottet anser att denna princip är riktig. Trafikbeslut bör så långt möjligt fattas genom ett decentraliserat beslutsfattande för att möta marknadens behov. Utskottet är därmed inte berett att förorda något trafikmål för färjetrafiken i norra Öresund som för närvarande ombesörjs av olika konkurrerande färjeföretag.

Utskottet vill vidare klargöra att i det ursprungliga avtalet mellan Sveriges och Danmarks regeringar om en fast förbindelse över Öresund ingår ett tilläggsprotokoll enligt vilket nivån för färjetaxorna vid Helsingborg–Helsingör skall vara utgångspunkt för taxorna för vägtrafiken på bron (punkt 3 i tilläggsprotokollet).

Utskottet anser mot denna bakgrund att riksdagen inte bör ta något initiativ när det gäller färjetrafiken i norra Öresund. Utskottet föreslår att riksdagen avslår motion T836 (m).

3 Banverket

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet fem regeringsförslag inom Banverket (yrkandena 9–13). Regeringen föreslår att riksdagen

9. bemyndigar regeringen att under år 2001 i fråga om ramanslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 6 300 000 000 kr efter år 2001,

10. godkänner att Banverket får använda högst 27 400 000 kr från anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* till investeringar i anslutning till det kapillära nätet i samverkan med externa intressenter,

11. godkänner att regeringen för år 2001 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 9 000 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, produktions- och telenätsutrustning, rörelsekapital, finansiering av omsättningstillgångar samt för statens andel av kapitalkostnader för lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet år 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten,

12. godkänner att regeringen får använda medel från anslaget 36:3 *Banverket: Administration* för att utreda alternativ finansiering av infrastruktur samt för andra transportpolitiska utredningar,

13. godkänner att anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* får belastas med kostnader för räntor och amorteringar för lån upptagna i Riksgäldskontoret.

Vidare behandlar utskottet följande tre motioner:

- T212 yrkande 22 av Johnny Gylling m.fl. (m),
- T223 yrkande 9 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- T519 yrkande 8 av Per-Richard Molén m.fl. (m).

Den verksamhet som Banverket bedriver innebär ofta att Banverket ingår långsiktiga avtal med externa parter om ekonomiska förpliktelser flera år framåt i tiden. Detta gäller såväl avtal om investeringar som avtal gällande drift och underhåll. Banverket har också regeringens uppdrag att ge ut bidrag för olika ändamål. För dessa bidrag måste många gånger bidragsmottagaren veta i förväg att bidraget kommer att betalas ut, för att kunna planera sin verksamhet.

Utskottet tillstyrker att regeringen bemyndigas att under år 2001 i fråga om ramanslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 6 300 miljoner kronor efter år 2001.

3.2 Kapillära bannätet

Med det kapillära bannätet avses spår och växlar längst ut i bannätet och som främst används för godstrafik.

Utskottet godkänner att Banverket får använda högst 27,4 miljoner kronor från anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* till investeringar i anslutning till det kapillära nätet i samverkan med externa intressenter.

3.3 Låneram för vissa järnvägsinvesteringar m.m.

Banverket har möjlighet att låna i Riksgäldskontoret för att finansiera investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, produktions- och telenätsutrustning, rörelsekapital och omsättningstillgångar. Lån får även tas upp för statens kapitalkostnader för vissa investeringar i Stockholmsområdet enligt en överenskommelse år 1983 mellan SJ, Stockholms läns landsting och staten. Lånen återbetalas med anslagsmedel i enlighet med anläggningarnas ekonomiska livslängd.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att riksdagen godkänner en låneram för dessa ändamål på högst 9 000 miljoner kronor.

3.4 Finansiering av visst utredningsarbete

Utskottet anser att regeringen bör få använda medel från anslaget 36:3 *Banverket: Administration* för att utreda alternativ finansiering av infrastruktur samt för andra transportpolitiska utredningar.

Utskottet förutsätter att regeringen i lämpligt sammanhang närmare klargör de ekonomiska förutsättningarna för utredningsarbetet.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* får belastas med kostnader för räntor och amorteringar för lån upptagna i Riksgäldskontoret.

3.6 Banverkets produktionsverksamhet

3.6.1 Motionsförslag

Per-Richard Molén m.fl. (m) framhåller i motion T519 att en bolagisering av konkurrensutsatta verksamheter krävs för att tydliggöra Banverkets olika roller. En effektivisering och besparing är möjlig att uppnå genom att upphandla hela Banverkets produktion. Enligt motionen bör staten som ägare av infrastrukturen uppträda som en kompetent upphandlare av tjänster. Det betyder att projektering och byggande bör ske i konkurrens mellan marknadens aktörer.

3.6.2 Utskottets ställningstagande

Riksdagen har tidigare beslutat att de delar av Banverkets verksamhet som omfattar produktionsansvar skall konkurrensutsättas och organiseras på ett sätt som garanterar konkurrensneutralitet. För att kunna möta dessa krav bygger Banverkets organisation på en tydlig rollfördelning mellan förvaltande och producerande enheter. Det innebär att förvaltningsenheterna beställer arbeten såväl av Banverkets egna producerande enheter som av externa leverantörer. Enligt vad utskottet erfarit är Banverkets inriktning att all ny- och ombyggnad samt tekniska konsulttjänster skall upphandlas i konkurrens från den 1 juli 2001.

Utskottet anser att gällande riktlinjer för Banverket tillsammans med fortsatt utvecklingsarbete är väl ägnade att främja en effektiv och ändamålsenlig utveckling inom järnvägsområdet. Med hänvisning till det anförda finner utskottet att syftet med motion T519 (m) yrkande 8 är tillgodosett. Yrkandet kan därför lämnas utan åtgärd från riksdagens sida och avstyrks följaktligen.

3.7 Konsekvensanalys

3.7.1 Motionsförslag

Kristdemokraterna är genom Johnny Gylling m.fl. i motion T212 tveksamma till regeringens medelsberäkning för Banverkets administrationsanslag. Enligt motionen framhålls att verket inte hinner med att fullfölja projekt som är projekterade och beslutade. Regeringen bör därför inom två år återkomma till riksdagen med en konsekvensanalys av besparingarna. Visar det sig att de administrativa nedskärningarna har varit för stora bör resurser återföras till Banverket.

3.7.2 Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att regeringens förslag innebär att Banverkets anslagsstruktur förändras. Anslaget 36:3 *Banverket: Administration* renodlas till att enbart omfatta Banverkets administrationskostnader. En överföring med 175 miljoner kronor har därför gjorts från det anslaget till anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter*. Denna förändring innebär att siffrorna för år 2001 inte är jämförbara med dem för tidigare år. Om hänsyn tas till dessa förändringar är den föreslagna anslagstilldelningen i stort sett oförändrad jämfört med tidigare år. Enligt budgetpropositionen beräknas Banverkets administrationsanslag till 750 miljoner kronor för år 2001, vilket är en minskning med 1,3 % eller ca 10 miljoner kronor jämfört med anslagsnivån för år 2000.

När det gäller anslaget för banhållning och sektorsuppgifter innebär regeringens anslagsberäkning för år 2001 samt regeringens beräkning av ramar för 2002 och 2003 en lägre nivå än vad som Banverket tidigare förutsatt enligt fastställd infrastrukturplan. Banverket räknar med att investeringar för ca 7 miljarder kronor inte kommer att kunna genomföras till slutet av år 2002. Denna förskjutning av investeringsplanen påverkar förutsättningarna för Banverkets verksamhet.

Utskottet delar motionärernas uppfattning om vikten av bra konsekvensbeskrivningar. Regeringen avser att senare presentera en proposition om inriktningen av åtgärder i transportinfrastrukturen. I propositionen kommer regeringen att lämna förslag till den mer långsiktiga inriktningen av transportinfrastrukturen. Utskottet förutsätter att regeringen i detta sammanhang närmare redovisar konsekvenserna av anslagstilldelningen för järnvägsutbyggnad. Något initiativ från riksdagen är således inte nödvändigt. Utskottet föreslår att riksdagen avslår motion T212 (kd) yrkande 22.

3.8 Banavgifternas storlek

3.8.1 Motionsförslag

Per-Richard Molén m.fl. (m) konstaterar i motion T223 att staten täcker en stor del av järnvägens underhållskostnader med budgetmedel. Enligt budgetpropositionen svarar banavgifterna under treårsperioden 1999–2001 endast för en fjärdedel av kostnaderna för banhållningen. Motionärerna anser att drifts- och underhållskostnaderna på järnvägsområdet huvudsakligen bör täckas genom trafikavgifter. Nuvarande system för beräkning av banavgifterna avvisas därför och i stället bör man återgå till tidigare gällande ordning.

3.8.2 Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att ekonomiska styrmedel är ett viktigt medel i arbetet med att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem. Enligt 1998 års transportpolitiska beslut gäller därför att en utgångspunkt vid beräkningen av banavgifterna skall vara de samhällsekonomiska marginalkostnader som tågtrafiken ger upphov till. I jämförelse med tidigare avgiftssystem har därmed banavgifterna reducerats med cirka två tredjedelar.

Utskottet anser det viktigt att järnvägen ges goda förutsättningar att spela en viktig roll som ett effektivt, miljövänligt och energisnålt transportmedel. Utskottet är inte berett att kraftigt försämra järnvägstrafikens konkurrenskraft genom att återgå till tidigare principer för att beräkna banavgifter. Av detta följer att utskottet avstyrker motion T223 (m) yrkande 9.

4 Statens järnvägar

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet två regeringsförslag om Statens järnvägar (yrkandena 14 och 15). Regeringen föreslår att riksdagen

14. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Statens järnvägar för perioden 2001–2003 i enlighet med vad regeringen förordar,

15. bemyndigar regeringen att för år 2001 ge Statens järnvägar samt det eller de nya SJ-bolagen finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar.

Vidare behandlar utskottet motion T519 yrkandena 4 och 15 av Per-Richard Molén m.fl. (m).

4.1 Ekonomiska mål, investeringsplaner och finansiella befogenheter för SJ

4.1.1 Bakgrund

SJ-koncernen bestod under år 1999 av affärsverket SJ samt dess helägda dotterbolag AB Swedcarrier. Koncernen var uppdelad i fem sektorer: SJ Resor, SJ Cargo Group, SJ Färjetrafik, SJ Fastigheter och SJ Teknik. Härutöver fanns supportenheter samt koncernstabber. Bolagen SJ Scandlines AB liksom AB Trafikrestauranger samt Royal Viking Hotel har avyttrats under året. Den 1 januari år 2000 bildades Sektor Terminalproduktion, där enheterna SJ Städsservice samt delar av SJ Teknik och SJ Resor ingår.

SJ-koncernens resultat efter finansiella poster för år 1999 var 239 miljoner kronor. Medelantalet årsanställda inom SJ-koncernen uppgick under år 1999 till 15 006.

4.1.2 Framtida utveckling

I proposition 1999/2000:78 Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. har regeringen föreslagit att Statens järnvägar (SJ) skall ombildas från affärsverk till aktiebolag och att regeringen skall bemyndigas att genomföra ombildningen. Riksdagen beslutade i maj 2000 att ställa sig bakom förslaget (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238).

Syftet med bolagiseringen är att skapa effektiva och lönsamma järnvägsföretag som kan konkurrera på samma villkor som övriga intressenter på marknaden. Syftet är vidare att kunderna garanteras bra och prisvärd service samtidigt som SJ kan ge affärsmässig avkastning på ägarnas kapital. För att uppnå detta anser regeringen att det i samband med bolagiseringen krävs att

SJ ökar fokuseringen på kärnverksamheten. Överföringen av SJ:s verksamhet till ett eller flera aktiebolag beräknas ske från årsskiftet 2000/2001. För närvarande pågår inom regeringen ett arbete för att avgöra hur en överföring av SJ:s verksamhet till aktiebolag kan genomföras.

4.1.3 Regeringens förslag till ekonomiska mål och investeringsplan för SJ

Regeringen anser att de ekonomiska mål som lades fast för affärsverket SJ för år 2000 skall ligga kvar under perioden 2001–2003.

De ekonomiska målen för SJ år 1999 var 7 % räntabilitet på eget kapital samt 30 % soliditet. I budgetpropositionen för år 2000 föreslogs nya ekonomiska mål. Dessa omfattar en räntabilitet om minst 8 % samt en skuldsättningsgrad om maximalt 2,5 gånger.

Räntabiliteten på eget kapital uppgick år 1999 till 10,1 %. Ägarens avkastningskrav uppfylldes således i detta avseende. Soliditeten, rensad från utskiftning av tillgångar till Banverket och tillväxt i nollkupongobligationer, uppgick till 12,3 %. De främsta orsakerna till företagets låga soliditet är de senaste årens otillräckliga resultat samt att flera stora lånefinansierade investeringar har genomförts under 1990-talet. SJ:s skuldsättningsgrad var 5,2 gånger för år 1999, vilket är långt från målet om 2,5 gånger som gäller fr.o.m. år 2000. Det egna kapitalet har därmed urholkats. För att uppnå skuldsättningsmålet krävs i första hand ökad lönsamhet. Regeringen bedömer att möjliga resultatförbättringar inte räcker, utan att avyttringar av verksamheten även kommer att krävas.

I regeringens treårsplan för perioden 2001–2003 har hänsyn ej tagits till en eventuell bolagisering av SJ. Planen baseras på antagandet om kontinuitet i gällande bolagsform, dvs. affärsverk.

Tillväxten på transportmarknaden förväntas öka i genomsnitt med 1,5 % per år för persontrafik och med 2,1 % för godstrafik. Den ökade konkurrensen från nya tågoperatörer, främst inom persontrafikmarknaden, har inneburit sänkta marginaler för SJ.

Från och med den 1 januari år 2000 utför inte längre SJ pendeltågtrafiken åt Storstockholms Lokaltrafik (SL). Detta innebär ett intäktsbortfall på ca 900 miljoner kronor och en resultatpåverkan på ca 300 miljoner kronor.

Öresundsbron och de nya järnvägsanslutningarna till Arlanda och Kastrup beräknas tillföra nya marknader och affärsmöjligheter.

SJ-koncernens resultat efter finansiella poster förväntas öka från 239 miljoner kronor för år 1999 till 500 miljoner kronor vid utgången av år 2003.

Verksamhetens produktivitet förväntas öka med i genomsnitt 11 % per år under den kommande treårsperioden. Personalstyrkan beräknas minska under samma period med ca 4 400 personer. Av dessa avser 2 200 personer verksamheter som avyttras.

Räntabilitetsmålet om 8 % på sysselsatt kapital förväntas hållas under hela perioden, och målet om en skuldsättningsgrad om maximalt 2,5 gånger beräknas uppnås i slutet av treårsperioden.

Regeringens förslag till finansiella befogenheter för SJ

Sedan 1988 års trafikpolitiska beslut har SJ haft vida befogenheter i frågor som berör t.ex. försäljning av fast egendom. Syftet har varit att underlätta omstruktureringar av SJ samt att göra det möjligt att driva verksamheten under bolagsliknande förhållanden inom ramen för affärsverksformen.

Koncernens investeringar finansieras huvudsakligen genom leasing. Betalningsåtagandet för samtliga finansiella leasingkontrakt uppgick år 1999 till 9 173 miljoner kronor.

SJ hade för år 1999 en total låneram om 10 700 miljoner kronor.

Regeringen anser att gällande beslutsordning och befogenheter i huvudsak bör ligga fast under perioden 2001–2003. Mot denna bakgrund föreslås att riksdagen bemyndigar regeringen att ge SJ följande finansiella befogenheter för år 2001:

- godkänna aktieöverföringar mellan SJ och AB Swedcarrier,
- godkänna avtal som SJ träffar om försäljning av fast egendom och aktier inom en ram om 3,1 miljarder kronor med avyttringar fr.o.m. 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 jämvägsverksamheten,
- låta SJ använda den typ av finansieringsform som ger den lägsta kostnaden för SJ sett över investeringens ekonomiska livslängd och som är möjlig att föra över till aktiebolagsformen,
- tillföra SJ utdelning från Swedcarrier,
- teckna borgensförbindelser till förmån för bolag inom SJ-koncernen inom en total ram om 1,9 miljarder kronor med beaktande av möjligheterna att föra över dessa till aktiebolagsformen,
- placera kassamässigt överskott hos Riksgäldskontoret och på marknaden.

4.1.4 Utskottets ställningstagande till regeringens förslag om SJ

Regeringens förslag om ekonomiska mål och investeringsplan samt finansiella befogenheter för SJ har inte givit upphov till några motioner.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag (yrkandena 14 och 15).

4.2.1 Motionsförslag

Per-Richard Molén m.fl. (m) framhåller i motion T519 att SJ:s roll bör renodlas till att i framtiden vara en stark operatör som på affärsmässiga grunder kan konkurrera om båda inhemsk och internationell trafik. SJ bör förberedas på att kunna klara en framtida internationalisering av verksamheten. Vidare framhålls att vid en bolagisering bör staten ställa samma krav på SJ som på ett börsnoterat bolag avseende avkastning, redovisning, rapportering m.m.

4.2.2 Utskottets ställningstagande

Motionärernas syn på SJ:s verksamhetsinriktning ligger väl i linje med vad regeringen uttalat i årets budgetproposition samt i proposition 1999/2000:78 Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. som föregick riksdagens beslut den 31 maj år 2000 att ombilda Statens järnvägar till aktiebolag.

Motionen kan därför sägas vara tillgodosedd i denna del varför något initiativ från riksdagens sida inte är erforderligt. Motion T519 (m) yrkande 4 avstyrks.

4.3 Privatisering av SJ

4.3.1 Motionsförslag

I motion T519 framhåller Per-Richard Molén m.fl. (m) att en bolagisering skall vara ett första steg mot en privatisering av Statens järnvägar.

4.3.2 Utskottets ställningstagande

Utskottet kan ej ställa sig bakom det motionärerna anför om privatisering av Statens järnvägar. Motionen avstyrks därför i denna del.

5 Sjöfart

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet sex regeringsförslag inom delområdet Sjöfart (yrkandena 16–21). Regeringen föreslår att riksdagen

16. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2001–2003 i enlighet med vad regeringen förordar,

17. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,

18. bemyndigar regeringen att för år 2001 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

19. godkänner vad regeringen förordar beträffande investeringar i farleder till Göteborgs hamn,

20. godkänner vad regeringen anför om finansiering av kostnader med anknytning till M/S Estonias förlisning,

21. godkänner vad regeringen förordar om Handelsflottans kultur- och fritidsråd.

I detta avsnitt behandlar utskottet vidare ett åttiotal av de motionsyrkanden som anges i den inledande förteckningen, på s. 6–28, i detta betänkande. De yrkanden det gäller anges i berörda underavsnitt.

5.1 Statligt ekonomiskt stöd till sjöfartsnäringen

5.1.1 Inledning

Utskottet har i avsnitt 1 behandlat regeringens förslag om en medelsanvisning på 409 miljoner kronor under anslaget Bidrag till sjöfarten. Utskottet behandlar i det följande ett antal motionsförslag om det statliga ekonomiska stödet till sjöfartsnäringen, vilka inte omedelbart berör den av regeringen föreslagna medelsanvisningen för nästa budgetår. Yrkandena skall ses mot bakgrund av riksdagsbeslut åren 1996 och 1998 om principerna för nuvarande bidragssystem.

5.1.2 1996 års sjöfartspolitiska beslut

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 den svenskflaggade handelsflottan omfattas av ett statligt ekonomiskt stöd. Bestämmelser härom finns i förordningen (1996:1559) om statligt bidrag till svensk sjöfart. Av denna framgår att bidrag lämnas till arbetsgivare för inbetald skatt på sjöinkomst och för arbetsgivares kostnader för socialavgifter. Bidraget avser ombordanställda ”på svenska handelsfartyg som huvudsakligen används i utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten”. Bidragsgivningen gäller dock inte för anställda på passagerarfartyg i förordningens mening, dvs. ”fartyg som transporterar även andra passagerare än chaufförer till lastbilar som transporteras med fartyget”. Färjetrafiken mellan svenska och utländska hamnar omfattas sålunda, i huvudsak, inte av något statligt ekonomiskt stöd.

5.1.3 1998 års sjöfartspolitiska beslut

I 1998 års budgetproposition, som avser budgetåret 1999, framhöll regeringen att flera EU-länder, inom ramen för nya riktlinjer för statsstöd till sjöfarten – antagna av EG-kommissionen våren 1997 – hade förstärkt sina näringspolitiska insatser på sjöfartsområdet. Härigenom hade den svenska handelsflottans konkurrenskraft påverkats negativt. Även 1996 års sjöfartspolitiska beslut borde därför förstärkas, betonade regeringen, så att man kunde bryta trenden i fråga om utflaggning. Genom åtgärder från både statens och sjöfartsnäringens sida skulle man kunna minska kostnadsgapet gentemot våra närmaste konkurrentländer. Den statliga åtgärd som avisera-

des i sammanhanget innebar en höjning av bidraget till kostnader för sociala avgifter från 29 000 kr till 48 000 kr per kalenderår och årsarbetskraft.

Parterna på sjöarbetsmarknaden hade – framgick det av 1998 års budgetproposition – träffat vissa principöverenskommelser och ramavtal som innebar möjligheter att i väsentlig grad minska bemanningskostnaderna. De möjligheterna borde kunna utnyttjas, framhölls det. Möjligheten att anställa sjömän bosatta utanför EES-området för kortare tid, högst sex månader, var enligt regeringens bedömning det mest betydelsefulla momentet för bemanningskostnaderna. Parterna hade emellertid förutsatt att befrielse från inkomstskatt och sociala avgifter skulle kunna medges, för de tillfälligt anställda sjömän det var fråga om, enligt en s.k. nettomodell. Därvid förutsattes också att i Sverige obligatoriska krav på sociala trygghetsersättningar skulle kunna ersättas med avtalsbundna sådana för dessa anställda.

En sådan nettomodell utgjorde emellertid enligt regeringens bedömning ett avsteg från grundläggande principer för beskattningen av arbetsinkomster. Att slopa arbetsgivaravgifterna för de sjöinkomster det var fråga om stred vidare mot principerna för och finansieringen av socialförsäkringsförmånerna och inte minst den inkomstgrundade ålderspensionen, som nyligen hade beslutats. Regeringen förordade därmed en s.k. bruttomodell. Den aviserade höjningen av bidraget till kostnader för sociala avgifter villkorades så att den förutsatte en överenskommelse mellan sjöarbetsmarknadens parter om åtgärder som påtagligt förbättrar den svenska handelssjöfartens konkurrenskraft.

Regeringen, Vänsterpartiet, Miljöpartiet de gröna, Sveriges redareförening och fackförbundet SEKO enades den 16 november 1998 om hur det statliga stödet till sjöfarten borde utformas. Stödet skulle enligt uppgörelsen bygga på den nämnda bruttomodellen. Bidrag till kostnaderna för de sociala avgifterna skulle utgå med 58 000 kr per årsarbetskraft fr.o.m. år 1999 och t.o.m. år 2001. Detta innebar en ökning med 10 000 kr per årsarbetskraft i förhållande till förslaget i 1998 års budgetproposition. I ett gemensamt uttalande framhöll parterna att uppgörelsen var positiv för svensk sjöfart. De anställda skulle ges löne- och anställningstrygghet samtidigt som konkurrenskraften stärktes. Förutsättningar fanns därmed för en fortsatt god utveckling av svensk sjöfartsnäring. Sjöarbetsmarknadens parter skulle som en följd av uppgörelsen sluta erforderliga avtal om tillfälligt anställd personal (s.k. TAP-avtal) under svensk flagg.

Riksdagen ställde sig den 11 december 1998 bakom uppgörelsen (bet. 1998/99:TU1, rskr. 1998/99:79).

5.1.4 Motionsförslag om vidgat stöd m.m.

Utskottet behandlar här nedan ett antal motionsyrkanden som väckts under den allmänna motionstiden i år och som alla avser frågan om det statliga ekonomiska stödet bör vidgas till att även omfatta färjetrafik mellan svenska och utländska hamnar och/eller frågan om EU:s sjöfartspolitik. De motioner det gäller är följande:

- T211 yrkande 17 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- T212 yrkandena 27–29 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- T231 yrkande 20 av Sven Bergström m.fl. (c),

- T601 av Elisabeth Nyström och Björn Leivik (båda m),
- T603 av Birgitta Sellén och Gunnel Wallin (båda c),
- T604 av Sten Andersson och Kent Olsson (båda m),
- T616 av Henrik Westman (m),
- T618 av Cristina Husmark Pehrsson och Ewa Thalén Finné (båda m),
- T623 av Annelie Enochson och Per Landgren (båda kd),
- T642 yrkandena 7, 9 och 14 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- T648 av Kent Härstedt och Annika Nilsson (båda s),
- T655 av Bengt Silfverstrand och Catherine Persson (båda s),
- T661 av Monica Öhman m.fl. (s, v, mp),
- T663 av Annika Nilsson och Kent Härstedt (båda s).

I så gott som samtliga dessa motioner har man tagit fasta på ett uttalande av regeringen i årets budgetproposition om att det samlade stödet till sjöfarten bör utökas till att även omfatta färjenäringen. En total översyn av lastsjöfartens och färjenäringens villkor har nyligen påbörjats inom Regeringskansliet. Arbetet kommer enligt propositionen att särskilt inriktas på införandet av ett nettostöd. Frågan kräver dock, framhåller regeringen, ytterligare tid för beredning. Avsikten är att förslag skall underställas riksdagen i sådan tid att ett nytt stödsystem kan träda i kraft den 1 januari 2002.

I flera av motionerna framhålls att Danmark med verkan fr.o.m. september innevarande år öppnat sitt internationella register (DIS) även för färjor. Detta innebär att på färjor registrerade i DIS kan bemanningskostnaderna sänkas med 30 à 40 %. Det danska beslutet härom ryms inom ramen för kommissionens regler för statsstöd för sjöfarten.

I motionerna betonas att den svenska färjesjöfartens konkurrenskraft, som redan minskat avsevärt genom slopad taxfreeförsäljning och genom tillkomsten av Öresundsbron, genom det danska beslutet försvagas på ett avgörande sätt. Snabba åtgärder krävs därför om staten skall stå för sitt åtagande att tillförsäkra den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor. Ett nytt stödsystem från den 1 januari 2002 är inte snabbt nog. Erforderliga åtgärder måste gälla redan för år 2001, lyder ett nära nog samstämmigt önskemål.

Endast i en motion, T642 av Per-Richard Molén m.fl. (m), framhålls att man bör avvakta den kartläggning av den svenska rederinäringen som regeringen förutskickar. Innan viktiga beslut fattas i frågan, bör ett grundligt beslutsunderlag tas fram, betonar motionärerna. I m-motionen framhålls också att TAP-avtalet bör ändras så att det blir ett nettoavtal, utan svensk beskattningsrätt. Vidare betonas i samma motion att nuvarande ekonomiska stöd till färjetrafik över Kvarken, enligt ett avtal som gäller för två år, bör upphöra när avtalet löper ut.

Utskottets vice ordförande, Sven Bergström (c) har den 28 september 2000 till utskottet överlämnat en skrivelse med begäran om *utskottsinitiativ*. Utskottet bör enligt skrivelsen – mot bakgrund av de danska åtgärderna – utarbeta ett förslag till ett nettostödsystem som kan införas redan den 1 januari 2001.

EU:s sjöfartspolitik och Danmarks tillämpning av denna politik behandlas i ett flertal motioner.

Enligt motion T211 (fp) bör regeringen överväga om EU:s sjöfartspolitik är så beskaffad att den motiverar andra åtgärder än de som nu aviseras för att stärka den svenska sjöfartsnärings konkurrenskraft och därmed förhindra fortsatt utflaggning.

I motion T212 (kd) framhålls att sjöfartssubventionerna på sikt bör avskaffas. Regeringen bör driva frågan inom EU för att sätta ett slutdatum för sjöfartsstöden i dagens form.

I motionerna T231 (c) och T603 (c) framhålls att Sverige på EU-nivå måste vara pådrivande för gemensamma regler på sjöfartens område. Sådana regler skulle göra det omöjligt att vissa länders sjöfart genom statssubventionerad dumpning slår ut sjöfarten i de länder som inte ägnar sig åt sådant.

I motion T604 (m) framhålls att subventioner är en felaktig konkurrensmetod. Motionärerna uttalar sin förvåning över att EU tillåter detta och betonar att EU i stället borde verka för att subventioner förbjuds.

I motion T618 (m) utgår motionärerna från den skattebefrielse för personalen på danska färjor som man beslutat om i Danmark och framhåller att frågan om konkurrerande skattebaser bör tas upp till fortsatt behandling i EU.

I motion T623 (kd) framhålls att det danska beslutet följer EU:s riktlinjer för sjöfartspolitik och att Sverige ställt sig bakom dessa riktlinjer.

I motion T642 (m) uttalar starkt missnöje med EU:s riktlinjer för statsstöd till sjöfartsnärings och Danmarks beslut med stöd av dessa riktlinjer. Den konkreta följden av den danska politiken blir bl.a. – framhåller motionärerna – att danska skattebetalare kommer att subventionera transporter till och från Sverige, något som knappast överensstämmer med tankarna i Romtraktaten. De gällande EU-reglerna, som medger skattebefrielse av sjömän, tillkom för att europeiska redare skulle få rimliga konkurrensvillkor mot bekvämlighetsflaggat tonnage. Tanken var inte att unionens olika stater skulle skattebefria hela yrkesgrupper för att skapa konkurrensfördelar för den egna nationens företag. Färjornas besättningar är nästan alltid bosatta och verksamma i anslutning till färjelinjen, så är inte fallet i andra rederier. Färjerederierna konkurrerar därför inte med lågkostnadsbesättningar från utomeuropeiska länder utan med andra, inom unionen verksamma företag. Om den danska modellen för subvention av färjesjöfart skulle bli allmän inom unionen, kommer med stor sannolikhet – betonar motionärerna – kompensationskrav från andra transportföretag. Risken är stor att EU går in i ännu ett oöverskådligt subventionssystem. Motionärerna vill att regeringen snarast möjligt hos kommissionen aktualiserar de problem som EU:s sjöfartspolitik innebär i syfte att få ändring till stånd. Frågan bör också tas upp i förhandlingar med Danmark och vid nästa möte med Nordiska rådet.

I motion T648 (s) framhålls att den hårda konkurrensen inom sjöfarten har medfört att det ena EU-landet efter det andra skapat sina egna spelregler inom ramen för det av EU fattade beslutet om stöd till sjöfarten. Till detta kommer den konkurrens som storsjöfarten och till viss del färjenärings får uppleva genom icke europeisk flagg, s.k. bekvämlighetsflagg. De konkurrerar med låglönebesättningar och obefintliga krav på säkerhet och arbetsvillkor. På en mer övergripande nivå finns det skäl – fortsätter motionärerna – att vara orolig för en skattedumpningsspiral i Europa. Sverige bör därför

kraftfullt agera inom ramen för EU för att få till stånd konkurrensneutralitet mellan länder på sjöfartsområdet. Det kommande ordförandeskapet i EU under första halvåret 2001 öppnar möjligheten att lyfta upp frågan om konkurrensneutralitet och gemensamma regelverk på dagordningen.

5.1.5 Utskottets ställningstagande

Vidgat statligt ekonomiskt stöd till sjöfartsnäringen

Staten har genom 1996 års sjöfartspolitiska beslut åtagit sig att tillförsäkra den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor. 1997 års beslut inom EU om nya riktlinjer för statsstöd till sjöfartsnäringen ledde till att flera EU-länder vidtog åtgärder som avsevärt försvagade den svenska handelsflottans konkurrenskraft. Det blev därför nödvändigt att vidta åtgärder som förstärkte konkurrenskraften. Så skedde genom det nämnda riksdagsbeslutet 1998. Efter 1998 års beslut har konkurrenskraften för vår internationella färjesjöfart försvagats avsevärt genom åtgärder som vidtagits i vår omvärld inom ramen för EU:s regler om statsstöd.

Utskottet noterar med tillfredsställelse regeringens uttalande i propositionen att den vill slå vakt om den svenska sjöfartsnäringen och att detta gäller inte minst färjesjöfarten. Målsättningen är, betonar regeringen, att ge den svenska sjöfarten likvärdiga konkurrensvillkor, och det samlade stödet bör nu – efter en översyn av lastsjöfartens och färjenäringens villkor – utökas till att omfatta även färjenäringen. Översynen kommer att särskilt inriktas på införandet av ett nettostöd. Regeringen avser att förelägga riksdagen förslag till nytt stödssystem i sådan tid att det kan träda i kraft den 1 januari 2002.

Utskottet välkomnar den översyn och dess inriktning samt det förslag som regeringen förutskickar. Som framhålls i motionerna kan emellertid den 1 januari 2002 komma att visa sig vara en för sen tidpunkt för ett nytt stöd för vår färjesjöfart. Utskottet delar därför motionärernas uppfattning att åtgärder behöver genomföras redan under år 2001 för att stärka konkurrenskraften och motverka utflaggning. Regeringen bör snarast möjligt återkomma till riksdagen med förslag om hur åtgärderna under år 2001 skall utformas.

Vad utskottet nu anfört om *vidgade statliga insatser för sjöfartsnäringen* bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Utskottets ställningstagande innebär att syftet med följande motionsyrkanden torde få anses tillgodosett: T211 (fp) yrkande 17 i nu berörd del, T212 (kd) yrkandena 27 och 28, T601 (m), T603 (m) yrkande 2, T604 (m) i nu berörd del, T616 (m), T623 (kd) yrkande 2, T642 (m) yrkande 9, T655 (s), T661 (s, v, mp) och T663 (s). Motion T642 (m) yrkande 7 i nu berörd del och yrkande 14 avstyrks.

Utskottets ställningstagande innebär att också syftet med framställningen om ett utskottsinitiativ enligt skrivelsen av utskottets vice ordförande, Sven Bergström (c), torde få anses tillgodosett.

Den hårda konkurrensen inom sjöfarten ledde till att kommissionen år 1997 fastställde nya riktlinjer för statsstöd till sjöfarten. Inom ramen för dessa har flera EU-länder infört olika typer av skattebefrielser för sjömän. Som en följd härav har konkurrensförhållandena snedvridits. Den uppkomna situationen är enligt utskottets mening olycklig. Utskottet förutsätter därför att regeringen inom EU verkar för en ordning som säkerställer största möjliga konkurrensneutralitet.

Med det anförda finner utskottet syftet med de nu aktuella motionsyrkandena i huvudsak tillgodosett. Yrkandena torde därför inte behöva föranleda någon riksdagens åtgärd. Utskottet avstyrker således motionerna T211 (fp) yrkande 17 i nu berörd del, T212 (kd) yrkande 29, T231 (c) yrkande 20, T603 (c) yrkande 1, T604 (m) i nu berörd del, T618 (m), T623 (kd) yrkande 1, T642 (m) yrkande 7 i nu berörd del och T648 (s).

5.2 Handelssjöfartens kostnadsansvar och Sjöfartsverkets ekonomiska mål i fråga om farledsavgifterna

5.2.1 Inledning

Tillsyn över sjösäkerheten, lotsning, utmärkning av farleder, sjöräddning, isbrytning, skydd av miljön mot förorening från fartyg och sjökartläggning är för handelssjöfarten angelägna uppgifter som det åligger Sjöfartsverket att svara för. Verksamheten finansieras huvudsakligen genom avgifter på denna sjöfart. Sedan den 1 januari 1998 tillämpas ett nytt system för sjöfartavgifter (prop. 1996/97:1 utg.omr. 22, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115). I det nya systemet har fyravgiften och farledsvaravgiften enligt det gamla systemet slagits samman till *en* avgift benämnd farledsavgift. Lotsavgiften utgjorde, framgick det av det nämnda riksdagsbeslutet, till skillnad från fyravgiften och farledsvaravgiften en betalning för en individuellt utpekad tjänst i form av lotsning. Lotsavgiften skulle därför inte ingå i den mer generella farledsavgiften, och dess konstruktion skulle kvarstå oförändrad i det nya systemet. Farledsavgiften och lotsavgiften kallas tillsammans de allmänna sjöfartavgifterna. Den nya ordningen har följande huvudsakliga innebörd.

- Inrikes sjötransporter, som enligt den gamla ordningen var undantagna från fyravgift och farledsvaravgift, har belagts med farledsavgift och härigenom likställts med det stora flertalet utrikes sjötransporter.
- Även den transoceana linjetrafiken, som enligt den gamla ordningen var undantagen från fyravgift och farledsvaravgift, har belagts med farledsavgift.
- Farledsavgiften har miljödifferentialiserats.

Sjötransporter inom Vänerområdet – varmed avses sträckan från Göteborgsregionen upp till Vänern och hela Vänern – är emellertid befriade från farledsavgift och undantas således från den nya regeln om att den inrikes sjöfarten jämföras med den utrikes sjöfarten i avgiftshänseende. Utskottet återkommer i det följande till Vänersjöfarten.

5.2.2 Regeringens förslag

Enligt yrkande 16 i regeringens förslag till riksdagsbeslut bör riksdagen godkänna ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2001–2003 i enlighet med vad regeringen förordar.

Vad regeringen förordar i den delen gäller bl.a. farledsavgifterna. Regeringen erinrar om att som restriktion för prishöjningar av farledsavgifterna gäller att avgifterna får öka med högst nettoprisindex räknat från år 1995.

5.2.3 Motionsförslag

Handelssjöfartens kostnadsansvar och sjöfartsavgifterna behandlas i de fyra motionerna T204 yrkande 3 av Inga Berggren m.fl. (m), T602 av Anna Åkerhielm (m), T642 yrkandena 5 och 8 av Per-Richard Molén m.fl. (m) och T657 av Catherine Persson (s).

I samtliga dessa motioner framhålls att avgiftssystemet innebär nackdelar för sjötransporter i förhållande till andra transportslag och att det därför inte är konkurrensneutralt. I motionerna T204 (m) och T602 (m) begärs att regeringen låter utreda, respektive lägger fram förslag om, hur sådan konkurrensneutralitet skall skapas, medan man i motion T642 (m) framhåller att en anpassning av Sjöfartsverkets taxa till den samhällsekonomiska marginalkostnaden skulle innebära väsentligt lägre kostnader för sjötransporter och därmed också minskad belastning på väg- och järnvägsnäten. Enligt motion T657 (s) bör Sjöfartsverkets avgiftspolicy bli föremål för en analys som leder till förslag om ett konkurrensneutralt avgiftssystem. I s-motionen framhålls också att förutsättningarna för annan finansiering än den nuvarande bör utredas.

I motion T642 (m) framhålls vidare att isförstärkt tonnage genom höga sjöfartsavgifter får betala isbrytning för maskinsvaga konkurrenter. Reglerna i fråga premierar inte i tillräcklig omfattning investering i tonnage med bättre isegenskaper, framhåller motionärerna. I samband med förnyelsen av isbrytarflottan bör behovet av isbrytare närmare analyseras, och kostnadsansvaret för isbrytningen bör ingå i statens regionalpolitiska åtagande.

5.2.4 Utskottets ställningstagande

Trafikens kostnadsansvar behandlades i riksdagens transportpolitiska beslut år 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). I beslutet framhålls bl.a. att principen om fullt kostnadsansvar enligt 1988 års trafikpolitiska beslut bör ersättas med ett samhällsekonomiskt marginalkostnadsansvar. I fråga om sjöfarten, och luftfarten, ansåg riksdagen emellertid att 1988 års finansieringsmodell borde bibehållas. De praktiska konsekvenserna av detta avsteg från marginalkostnadsprincipen bedömdes som begränsade. Utskottet vill vidare framhålla att systemet för sjöfartsavgifter skall ses mot bakgrund av regionalpolitiska mål för transportpolitiken enligt 1998 års riksdagsbeslut. Av det beslutet framgår också att regeringen noga följer

effekterna av den miljödifferiering av sjöfartsavgifterna som infördes med verkan fr.o.m. år 1998.

Av den nu aktuella propositionen framgår att Sjöfartsverket överväger smärre justeringar av farledsavgifterna inom det nuvarande systemets ram. Förändringar av mer genomgripande karaktär är enligt regeringen inte aktuella att överväga förrän Godstransportdelegationen presenterar sina slutsatser sommaren 2001. Delegationens uppgift (dir. 1998:51) är bl.a. att utföra en närmare analys av godstransportsystemets nuvarande funktion och brister samt av framtida behov och utveckling av godstransporter inom, till och från Sverige. Godstransportsystemets olika delar, som bl.a. omfattar infrastruktur i form av farleder och hamnar och ekonomiska förutsättningar i form av skatter och avgifter m.m., skall bilda grunden för en analys som skall leda till utformningen av en övergripande godstransportstrategi.

Med hänvisning till det anförda och i avvaktan på resultatet av Godstransportdelegationens arbete är utskottet inte berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av nu aktuella motionsyrkanden. Dessa avstyrks därför. Regeringens förslag om att riksdagen bör godkänna ekonomiska mål m.m. för Sjöfartsverket tillstyrks i den del det avser farledsavgifterna.

5.3 Ekonomiska mål i övrigt och investeringsplan m.m. för Sjöfartsverket

5.3.1 Regeringens förslag

Regeringen föreslår ekonomiska mål för Sjöfartsverket under perioden 2001–2003, utöver dem som gäller farledsavgifterna, enligt följande: Målet för räntabilitet skall vara att resultatet efter skattemotsvarighet uppgår till 7 % av eget kapital. Det långsiktiga målet för soliditeten är att den skall uppgå till lägst 30 %. Utdelningskravet bör enligt regeringen omfatta en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet bör även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen årligen i samband med bokslutet.

Regeringen föreslår vidare att riksdagen godkänner Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2001–2003. Den innebär investeringar inom en ram som sammanlagt omfattar ca 380 miljoner kronor, som till övervägande del avser återanskaffningar. De största investeringarna inom den angivna ramen görs inom områdena lotsning samt farleder och utmärkning.

Utöver de nu nämnda investeringarna planeras investeringar i farleder till Göteborgs hamn. Utskottet återkommer till den frågan i det följande.

Regeringen föreslår vidare att Sjöfartsverket får bemyndigande att ta upp lång- och kortfristiga lån inom en total ram på 110 miljoner kronor för finansiering av investeringar. Verket bör också få sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Av propositionen framgår att Sjöfartsverket har en fordran på ett konsortium som ombesörjde en påbörjad, men sedermera avbruten, övertäckning av *M/S Estonia*. Enligt ett numera träffat avtal mellan dessa båda parter garanteras Sjöfartsverket en ersättning om minst 100 miljoner kronor.

Regeringen framhåller att Sjöfartsverket, Kustbevakningen och andra statliga myndigheter har haft och sannolikt även i framtiden kommer att ha kostnader med anknytning till M/S Estonias förlisning. Såväl kostnadernas storlek som deras utfall i tiden är svåra att prognostisera. Regeringen föreslår därför att medlen i fråga, som förvaltas av Sjöfartsverket, skall kunna användas för framtida kostnader, föranledda av utredningar och andra åtgärder med anknytning till M/S Estonias förlisning, inom den kommande treårsperioden.

5.3.2 Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingen erinran mot vad regeringen sålunda anfört om ekonomiska mål och investeringsplan m.m. för Sjöfartsverket. Det innebär – som framgår av utskottets hemställan – att riksdagen bör

- godkänna ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2001–2003 i enlighet med vad regeringen förordar, i de delar som inte omfattas av utskottets ställningstagande till de ekonomiska målen i fråga om farledsavgifterna,
- bemyndiga regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,
- bemyndiga regeringen att för år 2001 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,
- godkänna vad regeringen anför om finansiering av kostnader med anknytning till M/S Estonias förlisning.

5.4 Investeringar i farleder till Göteborgs hamn

5.4.1 Regeringens överväganden och förslag

Sjöfartsverket och Göteborgs kommun har – framgår det av propositionen – träffat en överenskommelse om gemensam finansiering av investeringar i farleder till Göteborgs hamn. Avtalet innebär bl.a. att parterna enats om att genomföra en första etapp till en kostnad av ca 700 miljoner kronor, där staten skall svara för 72 % av kostnaderna och Göteborgs kommun för 28 %. Regeringen framhåller att Göteborg är den enda hamnen i Norden med ett världsomspännande nät av direktanlöpande transocean linjetrafik. Hamnen är av stor betydelse för den svenska industrin, omkring 25 % av den svenska exporten passerar genom Göteborgs hamn. Regeringen betonar att en satsning på förbättrade farleder till Göteborgs hamn är en viktig åtgärd för att dels åstadkomma en ökad samverkan mellan transportslagen, dels ge näringslivet förbättrade transportförutsättningar och tillväxtpotentialer. Det finns enligt regeringen gemensamma motiv och intressen från hamnen, regionen och staten att genomföra projektet i fråga. Överenskommelsen mellan Sjöfartsverket och Göteborgs kommun bör därför godkännas.

Vad gäller finansieringen framhåller regeringen att Sjöfartsverket bör använda 300 miljoner kronor av eget kapital och ta upp lån med 200 miljoner kronor för resterande del av investeringen. Med hänvisning till investeringsbehovet i farleder till Göteborg bör regeringen, sågs det i propositionen,

5.4.2 Motionsförslag

Enligt motion T642 av Per-Richard Molén m.fl. (m) är det glädjande att ett avtal om farledsutbyggnad nu kunnat träffas med Göteborgs hamn. Överenskommelsen innebär dock att Sjöfartsverkets andel av kostnaden skall lånefinansieras, vilket kommer att medföra framtida högre farledsavgifter. Sjöfartsverket har tidigare – fortsätter motionärerna – haft en fond för att täcka framtida investeringsbehov. Denna fond har till stor del betalats just av den tunga trafiken på Göteborg, som nu behöver farledsutbyggnaden. De investeringsmedel som sjöfartsnäringen därigenom tidigare inbetalat till Sjöfartsverket, och som utan riksdagsbeslut indragits av regeringen, bör därför återföras till Sjöfartsverket så att man kan undvika kommande kraftiga ökningar av farledsavgifterna.

5.4.3 Utskottets ställningstagande

Utskottet har för sin del ingen erinran mot vad regeringen anför om investeringar i farleder till Göteborgs hamn. Med anledning av m-motionen vill utskottet erinra om att riksdagen, i december 1998, ställde sig bakom ett regeringsförslag om att Sjöfartsverkets soliditet på sikt skulle sänkas från 50 % till 30 % (prop. 1998/99:1, bet. 1998/99:TU1, rskr. 1998/99:79). I den nämnda propositionen uttalade regeringen också sin avsikt att besluta om en extra inleverans från Sjöfartsverket under hösten 1998. Uttalandet föranledde ingen erinran från riksdagens sida. Utskottet är inte berett att förorda en omprövning av det nämnda riksdagsbeslutet.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker regeringens förslag om investeringar i Göteborgs hamn och avstyrker motion T642 (m) yrkande 16.

5.5 Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF)

Regeringen erinrar om att HKF:s verksamhet finansieras genom en avräkning på Sjöfartsverkets farledsavgifter samt genom egna avgiftsintäkter. Avräkningen på farledsavgifterna för år 2000 är 18,5 miljoner kronor. Regeringen anser i likhet med HKF att 18,5 miljoner kronor av rådets totala kostnader skall finansieras genom avräkning av farledsavgifterna år 2001. Enligt rådets beräkning uppgår de egna avgiftsintäkterna till 8,5 miljoner kronor.

Utskottet tillstyrker förslaget i propositionen att riksdagen godkänner vad regeringen förordar om Handelsflottans kultur- och fritidsråd.

5.6 Vänersjöfart m.m.

5.6.1. Inledning

Utskottet har i avsnitt 1 behandlat regeringens förslag om en medelsanvisning på 62,7 miljoner kronor under anslaget Ersättning till viss kanaltrafik

m.m. Från anslaget utgår bidrag till täckande av underskott för drift av Trollhätte och Säffle kanaler samt ersättning till Vänerens seglationsstyrelse. I det föregående har också nämnts att sjötransporter inom Vänerområdet inte omfattas av den farledsavgift som numera eljest gäller för annan inrikes sjöfart. Sådan avgift utgår emellertid för sjötransporter som antingen börjar eller slutar utanför Vänerområdet.

Av propositionen framgår att en utredare på regeringens uppdrag presenterat förslag till en rad åtgärder i syfte att skapa långsiktiga förutsättningar för en kommersiellt bärkraftig utveckling av Vänersjöfarten. I departementsskrivelsen (Ds 2000:18), Väneruppdraget – Förslag för utvecklingen av Vänersjöfarten, föreslås bl.a. att lotsavgiften sänks med 50 %, att statligt transportbidrag utgår för sjöfarten i de fall landtransporter kombineras med Vänerfart samt att regeringen avsätter 5 miljoner kronor till Vänerrådet för utvecklingsprojekt.

Vidare nämns i propositionen att Sjöfartsverket den 1 juli 2000, efter en generell höjning och omläggning av lotstaxan, infört en generell rabatt på 30 % på lotsavgiften för all Vänertrafik genom Trollhätte kanals sjötrafikområde.

5.6.2 Motionsförslag

Vänersjöfart m.m. behandlas i följande tretton motioner:

- T211 yrkande 19 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- T212 yrkandena 30 och 31 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- T216 yrkande 2 av Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s),
- T609 av Runar Patriksson och Kenth Skårvik (båda fp),
- T620 yrkandena 1–5 och 7 av Viviann Gerdin och Marianne Andersson (båda c),
- T621 av Dan Kihlström och Ulla-Britt Hagström (båda kd),
- T640 yrkande 5 av Stig Eriksson m.fl. (v),
- T642 yrkande 6 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- T643 yrkandena 1–3 av Sture Arnesson m.fl. (v),
- T650 av Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s),
- T658 av Nils-Erik Söderqvist och Torgny Danielsson (båda s),
- T659 av Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda s),
- N386 yrkande 7 av Marianne Andersson (c).

Genomgående i dessa motioner framhålls att transporter på Väner eller Mälaren eller längs kusterna innebär fördelar från miljö-, trafiksäkerhets- och energieffektivitetssynpunkt i förhållande till väg- och järnvägstransporter och att dessa fördelar motiverar stöd eller andra åtgärder från bl.a. statens sida.

I fråga om Vänersjöfarten, som det stora flertalet av motionsyrkandena gäller, framhålls mera specifikt bl.a. att utredningsmannens förslag i den nämnda departementsskrivelsen bör genomföras och att Väner bör ges status som inre vattenväg. Sådan sägs innebära att Vänerens infrastruktur skulle finansieras på samma sätt som vägar och järnvägar. Farledsavgifterna skulle då kunna avskaffas.

Som framhålls i flera motioner kan Vänersjöfarten bidra till uppnåendet av de transportpolitiska målen enligt 1998 års riksdagsbeslut vad beträffar ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet, en säker trafik, en god miljö och en positiv regional utveckling.

Utskottet anser också i likhet med flera motionärer att man bör söka utnyttja de goda möjligheter som finns att frakta stora lastkvantiteter direkt via hamnar i Vänern, Mälaren och utmed våra kuster. Därigenom kan en väsentlig avlastning av väg- och järnvägsnäten uppnås. Nuvarande utveckling kan enligt utskottets mening på sikt innebära faror för sjöfartens fortbestånd i de nämnda vattenområdena.

Utskottet ser därför med tillfredsställelse på regeringens i propositionen uttalade avsikt att följa Vänertrafikens utveckling för att försäkra sig om att det även i framtiden kommer att finnas infrastrukturella förutsättningar att bedriva handelssjöfart på Vänern. Det är enligt utskottets mening en angelägen målsättning. Utskottet noterar också med intresse uppgiften i propositionen om att Vänersjöfarten är föremål för vidare överväganden inom Gods-transportdelegationen. Utskottet förväntar sig att delegationen i sin slutrapport kommer att ägna Vänersjöfarten – liksom sjötransporterna på Mälaren och utmed våra kuster – ingående överväganden. Utskottet vill vidare betona vikten av att frågan får en skyndsam lösning. Det är därför angeläget att slutrapporten blir färdig utan dröjsmål och att regeringens ställningstagande till denna redovisas för riksdagen.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet syftet med motionsyrkandena till väsentlig del tillgodosett. De bör därför inte föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrks följaktligen.

5.7 Säkerhets- och miljöfrågor

5.7.1 Inledning

Sjöfartens internationella karaktär medför att åtgärder på säkerhets- och miljöområdena i regel måste vidtas i internationellt samarbete för att bli verkningsfulla. FN:s sjöfartsorganisation International Maritime Organization (IMO) har sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön som övergripande mål för sin verksamhet. Organisationen har den världsomfattande inriktning och krets av medlemsstater som är nödvändig för att bestämmelser om bl.a. fartygs konstruktion och utrustning skall få den i princip lika nödvändiga globala anslutningen och tillämpningen.

EU:s insatser inom sjösäkerhets- och havsmiljöområdena är i betydande utsträckning förknippade med IMO:s arbete och inriktas i den delen på ett effektivt och enhetligt införande av de inom IMO träffade internationella överenskommelserna i EU-staternas nationella regelverk. På senare tid har EU också alltmer verkat för medlemsstaternas regionala sjösäkerhets- och havsmiljöintressen. Av propositionen framgår att kommissionen – med anledning av oljetankfartyget Erikas förlisning utanför Frankrikes kust i december 1999 – lagt fram förslag till ett åtgärdepaket som syftar till att stärka sjösäkerheten hos i första hand oljetankfartyg och därmed minska

föreningarna av den marina miljön. Delar av paketet är av sådan internationell betydelse att en parallell behandling av frågan sker inom IMO.

Sedan den politiska frigörelsen i Östersjöregionen har samarbetet mellan ländernas sjöfartsadministrationer utvecklats, framhålls det vidare i propositionen. Sjöfartsverket har på regeringens uppdrag utarbetat en handlingsplan för att utveckla sjöfart och handel i Östersjöregionen. Planen utgör ett underlag för att göra en samlad värdering av svenska åtgärder som kan spänna över flera politikområden. Ökad effektivitet, hög sjösäkerhet och god miljö är nyckelord.

I det följande redovisas i *ett* sammanhang ett antal förslag i s-, m-, kd-, och fp-motioner om sjösäkerhets- och havsmiljöfrågor, som har det gemensamma draget att de internationella aspekterna står i förgrunden. Därefter behandlas förslag *dels* i en v-motion om skärpt sjösäkerhetslagstiftning för fartyg i kustsjöfart m.m., *dels* i en mp-motion om erosionssskador.

5.7.2 Motionsförslag

Sjösäkerhets- och havsmiljöfrågor

I motionerna 1999/2000:T210 och T212, båda av Johnny Gylling m.fl. (kd), framhålls att Sverige bör vara pådrivande i internationella organ för strängare säkerhets- och miljökrav för sjöfarten.

I den förstnämnda av dessa två motioner framhålls också vikten av att Sverige tillsammans med övriga EU-länder prioriterar frågan om flaggstatskontroll.

I motionerna 1999/2000:T616 och T642, båda av Per-Richard Molén m.fl. (m), framhålls att Sverige aktivt bör verka för att ISM-koden snarast möjligt införs i internationella sammanhang.

I motion T610 av Karl-Göran Biörsmark (fp) framhålls att endast optimal transportsäkerhet för olja och annat miljöfarligt gods skall tolereras i nordiska farvatten. Fartyg med dubbelskrov måste bli ett obligatorium i dessa sammanhang, betonar motionären. Sverige måste hårt driva detta krav inom EU och IMO. Ett datum bör snarast fastställas för utfasning av gamla fartyg och infasning av nya med dubbelskrov.

I motion T652 av Kent Härstedt och Annika Nilsson (båda s) framhålls att man på passagerarfärjor som trafikerar svenska hamnar bör införa krav på effektivare stabiliseringssystem, på evakueringsystem som anpassas till att fungera i kallt väder och under stormförhållanden samt på fungerande bärgningssystem.

Kent Härstedt och Annika Nilsson framhåller också, i motion T653 (s), att regeringen bör ge Kommunikationsforskningsberedningen i samråd med Sjöfartsverket ett uppdrag att tillsätta en särskild arbets- och styrgrupp för att bereda förslag till säkerhetshöjande åtgärder för passagerarfärjor. Beredningsarbetet bör bl.a. omfatta sådana säkerhetssystem som avses i motion T652.

I motion T629 av Lars Wegendal (s) framhålls att Sverige inom ramen för Östersjösamarbetet bör aktualisera frågan om lotstväng för fartyg som kommer från länder utanför Östersjöområdet och som trafikerar Östersjön.

I motion T606 av Sten Andersson och Kent Olsson (båda m) framhålls att man bör motverka oljeskador till havs genom att låta befraktaren (lastägaren) dela ansvaret med redaren för sådana skador. Motionärerna säger sig vidare sätta ett frågetecken för förslag inom EU som innebär skrotning av 35 % av tanktonnaget under de närmaste två tre åren från strikt ålderssynpunkt.

Skärpt sjösäkerhetslagstiftning för fartyg i kustsjöfart m.m.

I motion T640 av Stig Eriksson m.fl. (v) framhålls att det i Norge och Danmark finns regler om kustfart som till stora delar sammanfaller med riktlinjer som fastställts i ett policydokument från Internationella transportarbetarfederationen (ITF). I Sverige saknas motsvarande regler, framhåller motionärerna. Genom att införa krav i Sverige med samma innebörd som ITF-kraven och de krav som finns i Norge och Danmark, kan säkerheten kring vår kustsjöfart stärkas. Regeringen bör lägga fram förslag till skärpt sjösäkerhetslagstiftning och om anställningsvillkor i enlighet med ITF:s policy.

I motion T640 (v) begärs vidare en översyn av bestämmelserna om arbetsmiljön på fartyg. Nya regler för sjötransporter av farligt gods enligt den s.k. IMDG-koden gäller internationellt sedan 1998 men har inte införts i Sverige. Därför behövs en översyn även av dessa bestämmelser, betonar motionärerna.

Erosionsskador

I motion T617 av Gudrun Lindvall (mp) begärs en översyn av villkor, tillstånd och skyddsåtgärder för sjötrafik i trånga farleder i syfte att undvika erosionsskador i framtiden.

5.7.3 Utskottets ställningstagande

Sjösäkerhets- och havsmiljöfrågor

Utskottet ser med stort allvar på sjösäkerhets- och havsmiljöfrågorna och finner det därför värdefullt att regeringen i propositionen framhåller att dessa frågor bör ges fortsatt hög prioritet. Det internationella arbetet är därvid, betonar regeringen, av särskild betydelse. Utskottet är av samma mening och delar därmed också den i de båda kd-motionerna uttalade uppfattningen att Sverige bör vara pådrivande i internationella organ för strängare säkerhets- och miljökrav för sjöfarten.

Med anledning av kd-yrkandet om flaggstatskontroll vill utskottet erinra om att riksdagen ställt sig bakom följande regeringsuttalande i proposition 1997/98:56 (s. 135–136, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266):

Ett viktigt område som bör prioriteras är frågan om flaggstatskontroll. Ett internationellt problem är den bristande kvalitet som vissa flaggstatsers sjöfartsadministrationer uppvisar. Sverige bör därför tillsammans med övriga EU-länder stödja det arbete som pågår inom IMO med att skapa internationella instrument som ställer kvalitetskrav på flaggstatsers sjöfartsadministration.

Utskottet gör ingen annan bedömning nu i frågan om flaggstatskontroll.

ISM-koden (International Safety Management Code) antogs av IMO år 1993 som en bilaga till 1974 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS). Kodens har införlivats med svensk rätt genom ändringar i fartygssäkerhetslagen (1988:49) som beslutades av riksdagen i maj 1995 (prop. 1994/95:186, bet. 1994/95:TU27, rskr. 1994/95:513). I sitt av riksdagen godkända betänkande 1998/99:TU6 behandlade utskottet ett yrkande i en m-motion med samma innebörd som de nu aktuella m-yrkandena, att Sverige bör verka för kodens införande i internationella sammanhang. I det nämnda betänkandet, som bl.a. också innehåller en kortfattad redogörelse för kodens innebörd, angav utskottet att koden hade trätt i kraft internationellt den 1 juli 1998 för alla typer av passagerarfartyg samt för tankfartyg med en bruttodräktighet av minst 500. Det kan tilläggas att koden för europeiskt vidkommande sattes i kraft tidigare – genom en EG-förordning, som tillkom mot bakgrund av Estoniakatastrofen. I det nämnda betänkandet framhölls också att koden skulle komma att gälla för alla lastfartyg i internationell trafik från år 2002. Det kan ytterligare tilläggas att i Sverige gäller kodens föreskrifter också för passagerarfartyg i nationell trafik.

Med anledning av kraven på dubbelskrov i motion T610 (fp) vill utskottet, liksom i flera tidigare betänkanden om sjöfart, framhålla att krav på dubbel botten och dubbelt skrov sedan flera år tillbaka gäller för fartyg som skall trafikera Väner och Mälaren. Arbetet pågår inom EU och IMO för att snabba på utfasningen av enkelskrovsfartyg i förhållande till de regler som gäller i dag, enligt vad utskottet erfarit. Sjöfartsverket har också initierat ett arbete i IMO om dubbelbotten även under bunkeroljetankar i handelsfartyg.

Mot bakgrund av kraven i motionerna T652 (s) och T653 (s) vill utskottet erinra om det inledningsvis anförda att frågor som gäller fartygs konstruktion och utrustning i princip bör regleras på global basis inom ramen för IMO-arbetet. Nationella särkrav måste undvikas för att internationell sjöfart skall kunna bedrivas. Inom IMO, har utskottet erfarit, kommer nu ett arbete att inledas för en förutsättningslös genomgång av de stora passagerarfartygens säkerhetsproblem. Arbetet kommer att gälla såväl nya som befintliga fartyg. Vad gäller motionärernas krav på stabiliseringssystem vill utskottet erinra om den s.k. Stockholmsöverenskommelsen från februari 1996, genom vilken ett antal nordvästeuropeiska länder enades om att särskilda krav skall ställas på stabiliteten och flytbarheten hos existerande roropassagerarfartyg i bl.a. Östersjön. Som framgår av utskottets betänkande 1996/97:TU1 s. 82 skall överenskommelsen ses mot bakgrund av en IMO-resolution som medger att länder i en region kan sluta avtal om krav på fartygs stabilitet. Stockholmsöverenskommelsen medför, när dess regler tillämpas på roropassagerarfartyg, att dessas stabilitet förbättras. De skall således i skadat skick, när vatten kommit in på bildäck, flyta på rät köl och en torrskodd embarkering av livbåtar och livflottar skall vara möjlig. Utskottet har också från Sjöfartsverket under hand inhämtat att de nordiska sjösäkerhetsdirektörerna kommit överens om att för nordiska fartyg föreskriva att dessa skall utrustas med termiska livvästar, dvs. livvästar som hindrar en snabb avkylning av människor som hamnat i vattnet. Den frågan skall också föras fram i IMO med sikte på en globalt gällande föreskrift. Vad gäller det krav på bärgningssy-

stem som även aktualiseras i motionerna T652 (s) och T653 (s) framhåller verket att på passagerarfartyg i internationell trafik måste finnas ett system varigenom man skall kunna rädda nödställda från andra fartyg.

Fartyg i Östersjön går väsentligen på internationellt vatten, där Östersjöstaterna inte har någon jurisdiktion, vill utskottet erinra om, med anledning av motion T629 (s). Folkrättsliga principer hindrar dem sålunda att föreskriva sådant lotstvång som motionären vill ha till stånd. Frågan om lotsning på frivillig väg på internationellt vatten i Östersjön behandlas dock bl.a. inom ramen för samarbetet mellan Östersjöstaterna enligt Helsingforskonventionen om skydd av Östersjöns marina miljö. Globalt gällande utrustningskrav på s.k. transponderar träder i kraft den 1 juli 2001 och kommer att avsevärt förbättra möjligheterna att identifiera och följa fartyg.

Av lagen (1973:1199) om ersättning från den internationella oljeskadefonden följer att i Sverige tillämpas en ordning som synes ägnad att väsentligen tillgodose kravet i motion T606 (m) på att ägare eller mottagare av oljelaster skall ta ett ekonomiskt ansvar för följderna av ett oljeutsläpp. Så sker genom regler om skyldighet för ägarna eller mottagarna att via Sjöfartsverket betala avgifter till fonden. Från denna betalas ersättning för skador som faller utanför redarens begränsade ansvar. Vad gäller frågan om skrotning av tanktonnage, som också behandlas i motion T606 (m), har utskottet erfarit att enighet råder inom IMO att utfasningen bör påskyndas. Slutlig ställning till ett förslag i frågan kommer att tas i april 2001. Det förslag som man kommer att ta ställning till innebär en inte fullt lika drastisk utfasningstakt som kommissionen föreslagit.

Av det anförda framgår enligt utskottets mening att syftet med samtliga nu behandlade motionsyrkanden torde få anses tillgodosett. Yrkandena behöver därför inte föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrks med det sagda.

Skärpt säkerhetslagstiftning för fartyg i kustsjöfart m.m.

Vad utskottet anför i det föregående om att nationellt begränsade särkrav på fartygs konstruktion och utrustning bör undvikas gäller också sådana särkrav på fartyg i kustsjöfart som aktualiseras i motion T640 (v). Det svenska sjösäkerhetsarbetet inriktas så att för svenska fartyg skall gälla och tillämpas krav och föreskrifter som säkerhetsmässigt ligger på samma nivå som i andra utvecklade sjöfartsnationer. Vad beträffar anställningsvillkor för ombordanställda, som också behandlas i motionen, synes det utskottet främst vara en fråga för sjöarbetsmarknadens parter.

Inom Regeringskansliet pågår för närvarande, har utskottet erfarit, en översyn av fartygssäkerhetslagstiftningen. Översynen, som utskottet finner angelägen, omfattar bl.a. arbetsmiljöreglerna. IMDG-koden kommer att uppdateras genom Sjöfartsverkets försorg.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet inte någon riksdagens åtgärd erforderlig med anledning av de båda yrkandena i motion T640 (v). Dessa avstyrks därför.

Erosion av stränder förekommer – som framgått av den allmänna debatten om farlederna till Stockholm – som en del i en naturlig process och påverkas av väder och vind liksom av bl.a. isläggning. Fartygstrafik i trånga passager ger naturligtvis även upphov till erosionsskador.

Miljöbalken innehåller bestämmelser om att sjöfartens infrastruktur i form av hamnar och farleder skall bedömas från miljösynpunkt. Bl.a. skall miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) enligt 6 kap. genomföras. Vidare skall regeringen tillåtlighetspröva inrättandet av nya allmänna farleder. Alla hamnar, även existerande, som kan ta emot större fartyg än 1 350 ton skall miljöprövas före år 2005.

I fråga om förändrad trafik i en farled föreligger inga formella krav på miljöprövning, så länge inga ingrepp i farleden erfordras. Dock skall enligt miljöbalken allmänna hänsynstaganden ske, vilket kan leda till att en miljöprövning ändå bör genomföras. Om miljöpåverkande verksamhet planeras skall den som avser att bedriva verksamheten samråda med länsstyrelsen. Om verksamheten bedöms medföra betydande miljöpåverkan skall ett förfarande med MKB påbörjas. Miljöprövningen avslutas normalt i miljödomstolen som meddelar om företaget skall tillåtas eller ej och eventuella villkor.

När det gäller farleden till Södertälje, som särskilt nämns i motionen, har frågan om erosion aktualiserats bl.a. genom planeringen av ny rorotrafik på hamnen. Södertälje hamn, som måste miljöpröva sin hamnverksamhet före 2005, har – enligt vad utskottet erfarit – valt att redan nu påbörja en sådan prövning och därvid även inkluderat farledsavsnittet vid Brandalsund.

Vad utskottet nu anfört synes utskottet till väsentlig del tillgodose syftet med motion T617 (mp). Motionen synes därför nu kunna lämnas utan åtgärd och avstyrks följaktligen.

5.8 Bemanning av utsjöplatser

I motion T614 av Eva Flyborg (fp) beklagar motionären att Sjöfartverket avbemannat Vinga fyr. En återbemanning är enligt motionären av stor betydelse för sjösäkerheten.

I motion T651 av Christina Pettersson och Eva Arvidsson (båda s) beklagar motionärerna att sjöräddningsstationen på Söderarm har lagts ned. För båt-turismen och för alla som vistas i skärgården är det viktigt med sjösäkerhet och att det finns räddningsberedskap, betonar motionärerna.

Som utskottet framhöll i sitt av riksdagen godkända betänkande 1998/99: TU6 är avbemanningen av Vinga fyr enligt Sjöfartsverket en följd av den tekniska utvecklingen som lett till att verket nu kan fullgöra sina uppgifter i fråga om sjösäkerheten i Göteborgsområdet på ett kostnadseffektivare sätt än tidigare. Sjöfartsverket finner inte en återbemanning av Vinga motiverad av säkerhetsskäl. Utskottet, för sin del, ifrågasätter inte den bedömningen.

Sjöfartsverkets sjöräddning bedrivs i organiserat samarbete med andra myndigheter och inte minst med Sjöräddningssällskapet. Härigenom erhålls enligt verket en god spridning av stationer längs hela kusten, med god hus-

hållning av resurserna. Söderarmsområdet är tillgodosett med snabba räddningsenheter från bl.a. Sjöräddningssällskapet och lotsstationen i Kapellskär. Sjöfartsverket ser inget behov av att återbemanna Söderarm av säkerhetsskäl. Utskottet ifrågasätter för sin del inte heller den bedömningen.

Med det anförda avstyrker utskottet motionerna T614 (fp) och T651 (s).

5.9 Fritidsbåtar

5.9.1 Återinförande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister

I motionerna T613 av Bengt Silfverstrand (s) och T638 av Rinaldo Karlsson och Karl Gustav Abramsson (båda s) framhålls att ett obligatoriskt fritidsbåtsregister bör återinföras. I motionerna T627 av Karin Enström (m) och T642 av Per-Richard Molén m.fl. (m) hävdas en motsatt uppfattning.

Utskottet vill med anledning av dessa yrkanden erinra om regeringens uttalanden i propositionen. Regeringen framhåller att frågan behandlades i budgetpropositionen för år 2000. Då uttalades att ett allmänt register borde bygga vidare på det frivilliga fritidsbåtsregister som administreras av Stöldskyddsföreningen. Regeringen har nu – framhålls det i årets proposition – fortsatt den dialog med försäkringsbranschen som inleddes under år 1999 och därvid stärkts i sin uppfattning att det frivilliga registret bör ligga till grund för ett allmänt fritidsbåtsregister. För att förbättra ersättningsmöjligheterna för skadelidande säger sig regeringen ha för avsikt att införa en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar. En särskild utredare skall ges i uppdrag att utreda de närmare förutsättningarna för en sådan försäkring och för hur ett allmänt fritidsbåtsregister bör vara utformat.

Utskottet anser för sin del att resultatet av utredningsarbetet bör avvaktas och är inte berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av de nu aktuella motionsyrkandena. Dessa avstyrks därför.

5.9.2 Förarbevis

I motion T626 av Cecilia Magnusson och Anita Sidén (båda m) erinrar motionärerna om att utskottet i sitt betänkande 1997/98:TU1 avstyrkte en motion om att införa krav på förarbevis vid framförande av fritidsbåt. Så skedde, säger motionärerna, med hänvisning till att Sjöfartsverket ansåg att värdet av att hundratusentals människor skall underkastas kompetenskrav är lågt i förhållande till antalet olyckor. Mot den bakgrunden kan det enligt motionärerna vara en lämplig avvägning, mellan praktiska hinder och behov av att reducera antalet olyckor till sjöss, att underkasta förare av fritidsbåtar i allmänna farleder krav på förarbevis.

I motion L905 av Cristina Husmark Pehrsson och Ingvar Eriksson (båda m) framhålls att många unga tillåts framföra båtar som de inte har kompetens att framföra. En frivillig ordning finns – säger motionärerna – men frågan är om denna är tillfyllest.

I det betänkande som åsyftas i motion T626 (m), 1997/98:TU1, finns en utförlig redogörelse för de kompetenskrav i form av skepparexamen som

finns för förare av större fritidsbåtar och för den verksamhet som Sjöfartsverket driver i samarbete med fritidsbåtsorganisationerna i syfte att stimulera fritidsbåtförare att frivilligt lära sig navigation och sjövägsregler. Bevis om förvärvade kunskaper och färdigheter utfärdas i form av ett förarintyg. Utskottet avstyrkte mot bakgrund av sin redogörelse motionskrav om krav på obligatoriskt förarbevis för förare av båtar med större motorer och om en lägsta åldersgräns för framförande av motordrivna båtar.

Vad gäller det nu aktuella kravet på förarbevis för rätt att framföra fritidsbåtar i allmänna farleder skulle det enligt Sjöfartsverkets bedömning – som utskottet under hand inhämtat – innebära att man utesluter alla inre sjöar, utom i viss mån de allra största. Sannolikt är det svårt för den som inte har något förarbevis av föreslagen art, anser vidare verket, att inte beröra allmänna farleder i övrigt vatten. Det kan inte vara lätt för gemene man att avgöra vad som är allmän farled eller inte, i synnerhet som de berörda är utbildade. Rådande förhållanden beträffande kompetens och utbildning är enligt verkets bedömning tillfyllest.

Mot bakgrund av det anförda är utskottet för sin del inte berett att nu förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av de aktuella motionsyrkandena. Dessa avstyrks följaktligen.

5.10 Övrigt

Sjöräddningscentral på Gotland

I motion Fö205 av Roy Hansson (m) framhålls att en sjöräddningscentral på Gotland snarast bör återupprättas. Motionären betonar också vikten av att man återtar förmågan att leda sjöräddningsinsatser i farvatten runt Gotland liksom samverkan och övningar med våra grannländers sjöräddningscentraler.

Sjöfartsverket har enligt vad utskottet erfarit ett regeringsuppdrag att utreda frågan om en sjöräddningscentral och om utökad samverkan mellan myndigheter på Gotland. Utskottet anser att resultatet av utredningsarbetet bör avvaktas och är inte berett att nu föreslå någon riksdagens åtgärd med anledning av motionsyrkandena i fråga. Dessa avstyrks därför.

Sjöfartens behov av forskning och utveckling

I motion T640 av Stig Eriksson m.fl. (v) framhålls att Sjöfartsverket till skillnad från Vägverket och Banverket inte har några egna anslag för forskning och utveckling. Det är därför angeläget att den nya forskningsenheten under Näringsdepartementet beaktar sjöfartens behov av forskning och utveckling.

Motionärernas önskemål beaktas för närvarande inom ramen för Kommunikationsforskningsberedningens (KFB) verksamhet. KFB avvecklas vid instundande årsskifte, och dess ansvarsområde övertas då av det nybildade Verket för innovationssystem (prop. 1999/2000:81, bet. 1999/2000:UbU17, rskr. 1999/2000:257). I sitt yttrande över den nämnda propositionen sade sig utskottet för sin del vilja starkt understryka betydelsen av de uppgifter inom

transport- och kommunikationssektorn som KFB har att svara för (1999/2000:TU1y). I sammanhanget hänvisade utskottet till vad regeringen uttalade i ärendet och som innebar att den av KFB bedrivna transport- och kommunikationsforskningen skulle vara av strategisk betydelse även i framtiden. Utskottet framhöll mot den angivna bakgrunden att det var angeläget att KFB:s arbetsuppgifter i huvudsak övertogs av den nya FoU-myndigheten.

Med hänvisning till de återgivna uttalandena förutsätter utskottet att sjöfartens behov av forskning och utveckling kommer att beaktas även av den nya myndigheten. Yrkandet i v-motionen synes därför inte behöva föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrks följaktligen.

Färjelinjen mellan Limhamn och Dragör

I motion T642 av Per-Richard Molén m.fl. (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om färjelinjen mellan Limhamn och Dragör.

Någon motivering till yrkandet finns inte i motionen. Yrkandet avstyrks därför.

6 Luftfart

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet fyra regeringsförslag inom delområdet Luftfart (yrkandena 22–25). Regeringen föreslår att riksdagen

22. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2001–2003 i enlighet med vad regeringen förordar,

23. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,

24. bemyndigar regeringen att för år 2001 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

25. godkänner vad regeringen förordar om Statens haverikommission.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- T201 yrkandena 15–17 av Bo Lundgren m.fl. (m),
- T211 yrkandena 2, 15 och 16 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- T212 yrkandena 33–35 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- T215 yrkande 7 av Johan Pehrson (fp),
- T230 yrkande 16 av Britt Bohlin m.fl. (s),
- T231 yrkandena 15–19 av Sven Bergström m.fl. (c),
- T232 yrkande 12 av Agneta Lundberg m.fl. (s),
- T608 av Yvonne Ångström (fp),
- T624 yrkande 1 av Gudrun Lindvall (mp),
- T625 av Lennart Hedquist och Gustaf von Essen (båda m),
- T628 av Carl Erik Hedlund m.fl. (m),
- T630 av Sven Brus och Yvonne Andersson (båda kd),
- T632 av Anders Sjölund m.fl. (m),
- T633 av Rolf Gunnarsson (m),

- T639 av Åsa Torstensson och Marianne Andersson (c),
- T641 yrkandena 2, 7, 9–11 av Stig Eriksson m.fl. (v),
- T646 av Berit Andnor och Rune Berglund (båda s),
- T649 av Sylvia Lindgren m.fl. (s),
- T660 av Torgny Danielsson (s),
- T662 av Per Westerberg m.fl. (m),
- N268 yrkande 9 av Yvonne Ångström m.fl. (fp),
- N321 yrkande 10 av Carl-Erik Skårman m.fl. (m),
- N325 yrkande 7 av Runar Patriksson (fp),
- Ub807 yrkande 12 av Ewa Thalén Finné m.fl. (m).

6.1 Luftfartsverkets ekonomiska mål, investeringsplan och finansiella befogenheter m.m.

6.1.1 Regeringens överväganden och förslag

Regeringen föreslår inga förändringar beträffande Luftfartsverkets ekonomiska mål för perioden 2001–2003. Sålunda bör enligt regeringen soliditeten långsiktigt ligga fast vid 25 %. Räntabilitetsmålet bör även för de kommande tre åren vara 8 % av eget kapital efter skatt. Gällande prisrestriktion för Luftfartsverkets trafikavgifter bör ligga fast.

Vidare konstaterar regeringen att Luftfartsverket kommer att bedriva en omfattande investeringsverksamhet under treårsperioden 2001–2003. Den planerade investeringsvolymen uppgår till närmare 6 miljarder kronor. Bland viktigare objekt nämns flygtrafikledningssystemet (MATS), Arlandas tredje bana, samt om- och tillbyggnadsåtgärder på Arlanda, Landvetter och Sturup. Regeringen föreslår att riksdagen godkänner Luftfartsverkets investeringsplan.

6.1.2 Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingen erinran mot vad som i budgetpropositionen anförs rörande *ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket*. Regeringens förslag tillstyrks följaktligen.

Utskottet har inte heller något att erinra mot vad regeringen förordar beträffande dels *utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket*, dels *Luftfartsverkets finansiella befogenheter*. Riksdagen bör således ge regeringen de föreslagna bemyndigandena.

6.2 Luftfartens expansion

6.2.1 Motionsförslag

I motion T641 av Stig Eriksson m.fl. (v) föreslås riksdagen tillkännage att inga nya flygplatser bör byggas i Sverige. Som motiv för förslaget anförs att investeringar i nya flygplatser leder till att flygsektorn expanderar och därmed till att uppställda miljömål inte kommer att nås (yrkande 2).

Hösten 1996 hade utskottet att ta ställning till ett liknande yrkande (bet. 1996/97:TU1). Enligt detta borde ett miljömotiverat moratorium för byggandet av nya flygplatser införas. Förslaget avstyrktes bl.a. med hänvisning till de åtgärder som vidtagits och planerades för att minska luftfartens miljöpåverkan. Med anledning av det nu aktuella motionsförslaget vill utskottet ånyo understryka vikten av att kraftfulla åtgärder vidtas för att minska luftfartens otvetydiga skadeverkningar på miljön. Ett ambitiöst arbete i detta syfte bedrivs också såväl internationellt – inom bl.a. ICAO och ECAC – som nationellt. Som framgår av budgetpropositionen står på ICAO:s dagordning frågor om skärpning av buller- och utsläppsnormer, utsläppsavgifter och uppföljning av klimatmötet i Kyoto. Det finns således även på internationell nivå en insikt om att ökningen av flygtrafiken leder till att miljömålen blir svårare att nå. I sammanhanget vill utskottet erinra om att Sverige sedan flera år tillämpar ett miljödifferierat avgiftssystem. Bullerdifferiering infördes år 1994 och differentiering med hänsyn till avgasutsläpp (kväveoxid och kolväten) år 1998. Som närmare redovisas på annan plats i detta betänkande har ett delvis nytt avgiftssystem med stärkt miljöprofil införts den 1 oktober i år. Vidare kan nämnas att Luftfartsverket sedan några år bedriver ett ambitiöst program för att minska de olägenheter som luftfarten orsakar i form av bullerstörning runt flygplatserna. Utskottet delar motionärernas uppfattning att miljöarbetet måste bedrivas med kraft men anser – i motsats till motionärerna – att staten inte bör hindra luftfartens utveckling genom ett förbud mot byggande av nya flygplatser. Med hänvisning till det anförda avstyrks motion T641 (v) yrkande 2.

6.3 Luftfartsverkets roller, organisationsstruktur och uppgifter

6.3.1 Motionsförslag

Frågor om Luftfartsverkets organisation aktualiseras i två motioner.

I motion T231 av Sven Bergström m.fl. (c) konstateras att Luftfartsverket har såväl myndighets- som produktionsuppgifter. Det finns, menar motionärerna, risk för att en sådan struktur missgynnar privata aktörer. Problemet kan förväntas växa i takt med att andelen privata flygplatser ökar. Mot den bakgrunden bör Luftfartsverkets produktions- och myndighetsuppgifter åtskiljas (yrkande 15).

I motion T212 föreslår Johnny Gylling m.fl. (kd) att Luftfartsinspektionen skiljs ut från Luftfartsverket. Inspektionen skall kunna granska alla aktörer på marknaden utifrån samma förutsättningar och bör därför enligt motionärerna ha en självständig organisatorisk ställning (yrkande 35).

I motion T641 begär Stig Eriksson m.fl. (v) att regeringen ändrar Luftfartsverkets instruktion så att den bättre överensstämmer med de transportpolitiska målen. Verkets uppgift skall inte – som i dag stadgas i instruktionen – vara att ”främja utvecklingen av den civila luftfarten”. I stället bör uppgiften för Luftfartsverket, liksom för övriga infrastrukturverk, vara att bidra till uppfyllandet av de transportpolitiska målen. Vidare bör framgå att utveckl-

ingen av den egna sektorn skall främjas endast i den mån en sådan utveckling bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås (yrkande 9).

2000/01:TU1

6.3.2 Utskottets ställningstagande

Luftfartsverkets roller och organisationsstruktur

Utskottet behandlar först frågan om Luftfartsverkets roller och organisationsstruktur.

Under våren 1997 genomförde Regeringskansliet en översyn av Luftfartsverkets roller och organisationsstruktur. I budgetpropositionen för år 1998 redovisade regeringen för riksdagen att den vid en samlad bedömning inte hade funnit tillräckliga skäl att ändra strukturen, exempelvis genom att bilda en myndighet för flygsäkerhetstjänst och sektorsuppgifter och ett affärsverk med ansvar för infrastruktur och kommersiella tjänster. Men översynen ledde ändå till en viss omorganisation inom Luftfartsverket syftande till ett förtydligande av verkets olika roller, sektorsrollen (luftfart och samhälle), säkerhetsrollen (normer och tillsyn) och produktionsrollen.

I juni 1999 aktualiserade regeringen frågan på nytt genom att uppdraga åt ett konsultföretag att se över Luftfartsverkets verksamhet. Regeringens avsikt var att på grundval av översynen redovisa ett förslag till riksdagen under våren 2000. Enligt vad utskottet erfarit har emellertid regeringens beredning ännu inte avslutats.

Utskottet anser att resultatet av beredningen skall avvaktas och är mot den bakgrunden inte berett att tillstyrka motionerna T212 (kd) yrkande 35 och T231 (c) yrkande 15.

Luftfartsverkets huvuduppgifter

Som anförs i motion T641 (v) hör till Luftfartsverkets huvuduppgifter att främja utvecklingen av den civila luftfarten. Detta framgår av instruktionen för Luftfartsverket (1988:78). Men av samma instruktion följer att verket också skall verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Som utskottet ser det är sistnämnda uppgift, vilket också framgår av dess placering i författningen, övergripande och kan därmed sägas vara överordnad främjandepuppgiften. Enligt utskottets mening är det i första hand regering och riksdag som, bl.a. genom att ta ställning till Luftfartsverkets investeringsplaner, till lämpligheten av nya flygplatsetableringar, till Luftfartsverkets prissättningsprinciper m.m., har ett avgörande inflytande över luftfartens utvecklingsförutsättningar och dess förhållande till de övergripande transportpolitiska målen. På Luftfartsverket ankommer att inom sitt område, inom de ramar som statsmakterna drar upp och med hänsyn till de sektorsspecifika förutsättningarna, skapa goda förutsättningar för den civila luftfarten, vad gäller såväl tillgänglighet, transportkvalitet och säkerhet som miljö och regional utveckling. Med hänvisning till det anförda finner utskottet att motionen i nu behandlad del inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd. Motion T641 (v) yrkande 9 avstyrks följaktligen.

6.4.1 Motionsförslag

I tre motioner föreslås stöd till olönsam flygtrafik.

Enligt vad som anförs i motion T232 av Agneta Lundberg m.fl. (s) har avregleringen av den inrikes luftfarten fungerat väl på frekventa linjer men lett till höjda priser och låg turtäthet på andra sträckor. Detta får negativa regionala effekter. Många företag i glesbygd är beroende av snabba flygtransporter. Utvecklingen av informationsteknik och telekommunikationer har inte, som man först trodde, minskat behovet av fysiska kommunikationer. Därför bör staten, anser motionärerna, utveckla ett system som innebär att hela flygsektorn solidariskt bär kostnaderna för trafik på olönsamma linjer. Sådana system finns i andra länder, t.ex. Kanada, Norge och USA (yrkande 12).

Ett liknande förslag framförs i motion T646 av Berit Andnor och Rune Berglund (båda s). Motionärerna pekar särskilt på behovet av bättre flygkommunikationer i Norrlands inland.

Företagens kostnader för persontransport med flyg uppmärksammas i motion T608 av Yvonne Ångström (fp). Många företag transporterar inte varor utan medarbetare för viktiga möten. Resekostnaderna är ofta betungande. Enligt motionären måste berörda företag få någon form av lättnad. Saken brådskar, menar hon.

6.4.2 Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen under senare år haft att ta ställning till likartade motionsyrkanden. Under förra årets budgetberedning (bet. 1999/2000: TU1) avstyrktes då aktuella motioner med hänvisning bl.a. till att det stöd till kommunala flygplatser som inrättades år 1999 kan förväntas öka förutsättningarna för trafik även på mindre frekventa linjer. Vidare hänvisades till att Rikstrafiken, som inledde sin verksamhet samma år, har möjlighet att även upphandla flygtrafik. Utskottet, som delar motionärernas uppfattning om att avregleringen inte bara varit positiv utan också har haft vissa ogynnsamma effekter, vill härutöver peka på att Konkurrensverket i en nyligen avlämnad rapport funnit stora brister i konkurrensen på flygmarknaden, delvis beroende på att SAS har en monopolliknande situation. Utskottet utgår från att regeringen, inom ramen för en fortsatt avreglerad marknad, vidtar de åtgärder som Konkurrensverkets rapport kan föranleda, i syfte att förbättra utbud och pressa priserna. Med det anförda avstyrks motionerna T232 (s) yrkande 12, T646 (s) och T608 (fp).

6.5 Regionflygplatser

6.5.1 Motionsförslag

Regionflygplatser som t.ex. Örebro/Bofors fyller ett stort behov, inte minst därför att de minskar bilresande till storflygplatserna och därmed minskar avgasutsläppen. Men regionflygplatserna bör ha samma miljöstandard som de statliga flygplatserna. Därför bör riksdagen inrätta ett anslag som Luft-

fartsverket kan fördela för miljöåtgärder på regionflygplatserna. Detta föreslår Johan Pehrson (fp) i motion T215 (yrkande 7).

Enligt vad Yvonne Ångström m.fl. (fp) anför i motion N268 måste regionalflygplatserna, främst de i Norrlands inland, få ett visst statligt stöd för att kunna överleva (yrkande 9).

Ett förslag av samma innebörd, med hänsyftning främst på flygplatserna i Värmland, Dalarna och Norrlands inland, redovisar Runar Patriksson (fp) i motion N325 (yrkande 7).

Rolf Gunnarsson (m) hävdar i motion T633 att Luftfartsverkets nya taxa, som trädde i kraft den 1 oktober 2000, har försämrat förutsättningarna för de regionala flygplatserna att överleva. Enligt motionären innebär taxan en genomsnittlig höjning med 3,4 % och för flygbolagen höjningar mellan 0,6 % och 12,4 %. De som drabbas hårdast är de mindre flygplanen och därmed inrikesflyget och regionflygplatserna. Landsbygden behöver bättre kommunikationer, inte sämre, anser motionären.

I motion T630 aktualiseras frågan om flygplatskapaciteten i Östergötland. Motionärerna, Sven Brus och Yvonne Andersson (båda kd), anför att Norrköping/Linköping är Sveriges tredje största storstadsregion med ett starkt behov av goda flygförbindelser. En markreservation i Norsholm mellan nämnda städer har aktualiserats. Frågan om regionens flygplatsförsörjning bör enligt motionärerna finnas med i de samlade övervägandena om den framtida flygtrafiken.

6.5.2 Utskottets ställningstagande

Stöd till icke statliga flygplatser

Med anledning av yrkandena om stöd till icke statliga flygplatser har, som utskottet tidigare redovisat, ett nytt statligt stöd till kommunala trafikflygplatser införts budgetåret 1999. Stödet utgörs av ett driftbidrag till flygplatser som har en icke säsongsbunden reguljär passagerartrafik samt till flygplatser som har reguljär passagerartrafik av särskild betydelse för uppfyllandet av de transportpolitiska målen. Stödet uppgick år 1999 till 115 miljoner kronor, varav 105 miljoner kronor anvisades över statsbudgeten medan återstoden belastade Luftfartsverkets budget. För innevarande år minskar stödbeloppet med 3,3 %, varav 2 % är en årlig effektivitetsfaktor och 1,3 % en tillväxtberoende faktor. Detta betyder att 26 flygplatser i år kommer att få stöd med sammanlagt ca 111 miljoner kronor. Yrkandena får därmed anses vara tillgodosedda. Något riksdagens initiativ med anledning av dem torde inte erfordras. Följaktligen avstyrks motionerna T215 (fp) yrkande 7, N325 (fp) yrkande 7 och N268 (fp) yrkande 9.

Ny regionflygplats i Östergötlands län

Med hänsyn till att etableringen av en ny flygplats är en tidsödande och komplicerad process ser utskottet positivt på att kommuner och andra intres-

senter har god framförhållning när det gäller framtida flygplatslokaliseringar. Utskottet förutsätter att frågan om en eventuell ny regionflygplats i Östergötlands län finns med i Luftfartsverkets och regeringens samlade överväganden rörande framtida flygplatskapacitet. Motion T630 (kd) torde inte kräva något särskilt initiativ från riksdagens sida och avstyrks följaktligen.

Kostnadseffekterna av Luftfartsverkets nya avgiftstariff

Med anledning av motion T633 (m) om kostnadseffekterna av Luftfartsverkets nya avgiftstariff har utskottet inhämtat att verket den 1 oktober 2000 infört en ny taxa. Ett skäl till förändringen är att EU har riktat kritik mot att Luftfartsverket tar ut olika landningsavgifter för utrikes- respektive inrikesflyg. Men med hänsyn till att en justering av enbart landningsavgifterna, i syfte att tillmötesgå EU, har bedömts få alltför långtgående effekter på inrikesflyget har också passageraravgifterna förändrats. Vidare har den tidigare bullerdifferentieringen, grundad på den s.k. kapitelindelningen av flygplan, bedömts vara föråldrad. I stället har differentieringen individualiserats och bygger numera på varje individuellt flygplans certifierade bulleregenskaper. Avgaskomponenten i landningsavgiften har inte förändrats men utsträcks till att gälla samtliga 19 flygplatser i Luftfartsverkets flygplatssystem. Som redovisas i motionen innebär taxejusteringen en genomsnittlig avgiftshöjning med ca 3,4 %. Höjningen ligger enligt Luftfartsverket inom ramen för gällande prisrestriktion. Men effekterna varierar starkt. Det kan enligt verket inte uteslutas att de blir betydligt mer kännbara för trafik med mindre flygplan på inrikesnätet.

Utskottet konstaterar att frågor om avgiftssättning har delegerats till Luftfartsverket, som dock har att beakta den av riksdagen beslutade prisrestriktionen. Den innebär att trafikavgifterna, exklusive undervägsavgifter, securityavgifter och bulleravgifter, i genomsnitt över åren får öka med högst nettoprisindex, mätt fr.o.m. år 1993. Men, med hänsyn till att taxekonstruktionen som framgått i vissa fall kan ge betydligt större kostnadsökningar än vad som motsvarar utvecklingen av nettoprisindex, förutsätter utskottet att regeringen noga följer effekterna av Luftfartsverkets avgiftssättning. Något särskilt uttalande från riksdagens sida torde inte vara erforderligt. Med det anförda avstyrks motion T633 (m).

6.6 Statliga eller privata flygplatser

6.6.1 Motionsförslag

I motion T201 föreslår Bo Lundgren m.fl. (m) att Arlanda, Landvetter och Sturup privatiseras (yrkande 15). Motionärerna pekar på att Arlanda är navet i flygsystemet. Drygt 70 % av alla flygresor går över Arlanda och trafiken växer ständigt. En privatisering av flygplatsen är enligt motionärerna en förutsättning för att de miljardinvesteringar som förestår skall klaras av. Även på Landvetter och Sturup växer trafiken och också där finns goda möjligheter till lönsamhet.

Enligt vad Sven Bergström m.fl. (c) anför i motion T231 bör riksdagen begära en utredning som klarlägger förutsättningarna för att delprivatisera kluster av statliga flygplatser (yrkande 16). Antalet privatägda flygplatser växer i omvärlden men är fortfarande litet i Sverige. Skavsta är enligt motionärerna ett bra exempel på att privatisering kan ge goda effekter. Privatisering kan också vara ett sätt att uppbringa nödvändigt investeringskapital. Problemet är att vinsterna genereras vid de stora flygplatserna medan de mindre flygplatserna vanligen går med underskott. Ett sätt att lösa detta problem kan vara att privatisera kluster av flygplatser, där i varje kluster ingår en vinstgenererande storflygplats.

Johnny Gylling m.fl. (kd) framhåller i motion T212 att privata och kommunala alternativ inom luftfarten måste få samma förutsättningar som Luftfartsverket. Det får enligt motionärerna inte vara så att regeringen tillåter Luftfartsverket att bygga en flygplats för att sedan neka en privat aktör med hänvisning till att miljöbelastningen blir för stor. Redan i samband med att ett tillstånd till Luftfartsverket övervägs måste alternativa flygfälts möjligheter vägas in, så att den totala miljöpåverkan bedöms i ett sammanhang (yrkande 34).

I motion T641 av Stig Eriksson m.fl. (v) föreslås att de kommunala flygplatserna förstatligas. Motionärerna anser att den svenska luftfartspolitikens ses över för att de av riksdagen fastställda transportpolitiska målen, bl.a. de om en god miljö och en positiv regional utveckling, skall kunna nås. Flygets ohämmade tillväxt måste bromsas. Detta kräver enligt motionärerna att flygplatserna ägs och drivs av staten (yrkande 10).

Ewa Thalén Finné m.fl. (m) föreslår i motion Ub807 om Öresundsregionen att Sturups flygplats privatiseras (yrkande 12).

6.6.2 Utskottets ställningstagande

Privatisering av statliga flygplatser

Utskottet har vid flera tillfällen avvisat motionsförslag om privatisering av statliga flygplatser. Luftfartens infrastruktur, har utskottet framhållit, måste betraktas som ett sammanhållet system där en flygplats förutsätter en annan. Staten har ett ansvar för detta system som innebär en resultatutjämning mellan de få flygplatser som ger överskott och de många som, betraktade var och en för sig, går med förlust. Utskottet har inte velat förordna en förändring som innebär att de lönsamma delarna av systemet bryts ut och privatiseras. Vid denna uppfattning står utskottet fast och avstyrker med hänvisning härtill motionerna T201 (m) yrkande 15 och Ub807 (m) yrkande 12.

Delprivatisering av kluster av flygplatser

I motion T231 (c) anvisas en möjlighet att genom delprivatisering av kluster av flygplatser komma förbi problemet med att så få flygplatser ger överskott. Motionärerna tänker sig ett system där de statliga flygplatserna delas in i kluster med en vinstgenererande flygplats inom varje kluster. Med anledning

av förslaget vill utskottet peka på att det statliga flygplatssystemet år 1999 lämnade ett sammanlagt överskott på 994 miljoner kronor (Luftfartsverket. Årsredovisning 1999). Av detta överskott uppstod nästan 80 % på Arlanda. Det säger sig självt att grupper av flygplatser där andra flygplatser med betydligt mindre vinster, t.ex. Landvetter eller Sturup, skall fylla funktionen som vinstgenerator, blir känsliga för variationer i flygkonjunkturen och andra förändringar. Det måste också beaktas att ett eventuellt ekonomiskt krisläge i en flygplatsgrupp skulle få allvarliga konsekvenser också för det övriga flygplatssystemet. Enligt utskottets bestämda uppfattning är det viktigt att landets flygplatssystem vilar på stabil ekonomisk grund. Med hänvisning till det anförda föreslår utskottet att riksdagen avslår motion T231 (c) yrkande 16.

Förstatligande av kommunala flygplatser

Många kommuner har, i sin strävan att förbättra kommunikationerna, byggt flygplatser utan statlig medverkan. Dessa flygplatser går som regel med förlust men har ändå av bl.a. regionalpolitiska skäl ansetts motiverade. Till 26 av dessa flygplatser utgår statligt stöd, i år med sammanlagt drygt 111 miljoner kronor. Utskottet delar uppfattningen att dessa flygplatser fyller en viktig funktion, inte bara för regionen i fråga utan också för flygplatssystemet i dess helhet, och att staten därför måste ta ett ekonomiskt ansvar för dessa flygplatser. Men enligt utskottets mening bör – vilket också fastslogs i 1998 års transportpolitiska beslut (prop. 1997/98:56 avsnitt 10.2, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) – detta ansvarstagande ligga inom ramen för ett oförändrat delat huvudmannaskap för luftfartens infrastruktur. Utskottet avvisar mot den bakgrunden förslaget i motion T641 (v) om förstatligande av kommunala flygplatser. Yrkande 10 i motionen avstyrks följaktligen.

Privata och kommunala alternativ

Utskottet delar den uppfattning som förs fram i motion T212 (kd), att privata och kommunala alternativ bör ha samma förutsättningar som Luftfartsverket när det gäller investeringar i infrastruktur på luftfartsområdet. Men i motsats till motionärerna anser utskottet att detta synsätt praktiseras redan i dag. Mot den bakgrunden anser utskottet att yrkande 34 i nämnda motion inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd, varför det avstyrks.

6.7 Flygmarknaden

6.7.1 Motionsförslag

I motion T211 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) förordas en utförsäljning av statens andel i SAS Sverige AB (yrkande 2).

I samma motion efterlyses en bättre konkurrens inom inrikesflyget. Följderna av SAS marknadsdominans är uppenbara. Priserna är för höga och rabattsystemen så krångliga att de inte kan överblickas. Detta leder i sin tur till att

6.7.2 Utskottets ställningstagande

Statens ägarandel i SAS Sverige AB

Beträffande frågan om statens ägarandel i SAS Sverige AB anser utskottet att riksdagen bör stå fast vid det beslut som fattades under 1996/97 års riksmöte och som innebar ett bemyndigande för regeringen att minska statens ägarandel till motsvarande 35 % av röstetalet (prop. 1996/97:126, bet. 1996/97:TU9, rskr. 1996/97:232). Med hänvisning härtill avstyrks motion T211 (fp) yrkande 2.

Konkurrensen inom den inrikes luftfarten

Konkurrensverket har nyligen redovisat en brett upplagd kartläggning av konkurrensen i Sverige under 1990-talet. Kartläggningen har också omfattat transportområdet och, som en del av detta, konkurrensen inom den inrikes luftfarten. Av rapporten framgår bl.a. att SAS för närvarande trafikerar 15 inrikeslinjer medan det av SAS delägda Skyways har trafik på 27 linjer, i inget fall dock i konkurrens med SAS. Övriga regionalflygbolag har en sammanlagd marknadsandel som understiger 5 %. Sedan Braathens Sverige AB lade ned huvuddelen av sitt engagemang i Sverige har SAS en monopolliknande situation på marknaden. För att konkurrensen skall öka föreslår Konkurrensverket bl.a. att SAS ägarandel i Skyways avyttras och att systemet med slottider ses över.

Utskottet, som i likhet med motionärerna anser det angeläget att konkurrensen inom inrikesflyget ökar, förutsätter att regeringen noggrant överväger vilka åtgärder som kan vidtas för att förbättra situationen. Med det anförda torde syftet med motionen i nu behandlad del bli tillgodosett utan något särskilt initiativ från riksdagens sida. Yrkande 15 i motion T211 (fp) avstyrks följaktligen.

6.8 Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet

6.8.1 Motionsförslag

I motion T201 av Bo Lundgren m.fl. (m) framhålls att Stockholmsregionen växer snabbt. Detta påverkar självfallet behovet av utökad kapacitet på Arlanda. Byggandet av en fjärde bana kan öka antalet direktavgångar till andra flygplatsnav i världen (yrkande 16). Motionärerna anser vidare att Bromma flygplats bör behållas efter år 2011 men då ges en annan trafikstruktur. Företagsflyget blir allt viktigare och detta slags flyg hör hemma på Bromma. För övrigt finns cityflygplatser i de flesta av världens ledande städer, påpekas det (yrkande 17).

I motion T231 av Sven Bergström m.fl. (c) förordas en avveckling av Bromma flygplats, med hänvisning bl.a. till att det inom några kilometers

radie från flygplatsen bor drygt 100 000 människor. Avtalet mellan staten och kommunen bör sägas upp och ingen ökning av antalet flygrörelser fram till avvecklingen bör tillåtas (yrkande 17). I samma motion framhålls vikten av att Arlanda utvecklas (yrkande 18). Vidare kritiserar Luftfartsverket för att ha pekat ut Södertörn som ett alternativ för att utöka flygkapaciteten i Storstockholmsområdet, trots att det redan finns en flygplats som kan tjäna detta syfte, nämligen Skavsta i Nyköping. Skavsta bör enligt motionärerna bli det officiella komplementet till Arlanda (yrkande 19).

Gudrun Lindvall (mp) motsätter sig förslaget om en ny flygplats i Hall. Detta framgår av motion T624. Sverige har i enlighet med Kyotoprotokollet åtagit sig att minska utsläppen av växthusgaser. Mot den bakgrunden finns starka skäl att begränsa luftfarten. Enligt motionären är Hallalternativet särskilt illa valt eftersom det skapar störningar på djur- och växtlivet i området. Eftersom Hall inte bör byggas behövs heller ingen miljöprövning (yrkande 1).

I motion T625 riktar Lennart Hedquist och Gustaf von Essen (båda m) kritik mot Luftfartsverkets tredubbla roller som dels regeringens expertorgan, dels flygplatsbyggare och dels flygplatsägare. Verkets uppgift bör vara att inom ramen för marknadsstyrning och i samverkan med marknadsaktörer tillgodose det nationella behovet av flygplatsutbyggnad (yrkande 1). Motionärerna föreslår vidare att riksdagen genom ett särskilt tillkännagivande markerar Arlandas position som Sveriges nationella och internationella storflygplats (yrkande 2).

Carl Erik Hedlund m.fl. (m) redovisar i motion T628 uppfattningen att behovet av utökad kapacitet i området skall tillgodoses dels genom en ny rullbana på Arlanda, dels genom en ny flygplats i Hall. Motionärerna hänvisar till att denna uppfattning stöds av flertalet berörda kommuner, de stora partierna i Stockholm och det samlade näringslivet i form av Stockholms handelskammare. Regeringen bör skyndsamt lägga fram förslag om en fjärde bana och samtidigt miljöpröva Hallalternativet. I avvaktan på resultatet av denna prövning bör ingen bebyggelse på Tullinge flygplats tillåtas, anser motionärerna.

Enligt vad Sylvia Lindgren m.fl. (s) anför i motion T649 finns det starka säkerhets- och miljöskäl för att skyndsamt avveckla Bromma. Härtill kommer att den mark som frigörs vid en avveckling är ytterst lämplig för bostadsbebyggelse. Marken behövs för Stockholms utveckling, hävdar motionärerna.

Med utgångspunkt i diskussionerna om flygplatskapacitet i östra Sverige aktualiserar Per Westerberg m.fl. (m) i motion T662 frågan om vem som skall styra tillkomsten av nya flygplatser. Motionärerna konstaterar att det i regionen för närvarande finns en statlig flygplats, Arlanda, en statlig/kommunal flygplats, Västerås, en kommunal flygplats, Eskilstuna, och en privat flygplats, Skavsta. Dessutom finns planer på ett nytt statligt flygfält söder om Stockholm. Det finns olika alternativ för hur behovet av ytterligare flygplatskapacitet skall tillgodoses. Men vilken lösning som än väljs är det marknadsaktörer, inte staten, som skall träffa avgörandet. Mot den bak-

grunden avvisar motionärerna tanken på en ny statlig flygplats på Södertörn som orimlig.

Tredje banan på Arlanda kommer inte att lösa kapacitetsproblemen i Storstockholmsområdet. Detta hävdar Carl-Erik Skårman m.fl. (m) i motion N321. Det behövs ytterligare en bana. Med hänsyn till att det går cirka tio år mellan beslut och färdigställande bör ställning redan nu tas till lokaliseringen av ytterligare en flygplats. Miljöprövningen av Arlandas utbyggnad och en ny flygplats söder om Stockholm bör inledas snarast, säger motionärerna (yrkande 10).

6.8.2 Utskottets ställningstagande

I samband med behandlingen av tidigare motionsförslag om Storstockholms flygplatsfrågor har utskottet – senast hösten 1999 (bet. 1999/2000:TU1) – pekat på att den lösning som väljs måste uppfylla två grundläggande förutsättningar. För det första måste Stockholm som landets huvudstad tillförsäkras goda flygförbindelser. För det andra måste Arlanda kunna fylla sin funktion som nav i det svenska flygplatssystemet. Utskottet står fast vid denna bedömning.

Inom Regeringskansliet pågår beredning av frågan om Storstockholms flygplatskapacitet. Resultatet av denna beredning bör avvaktas. Med hänvisning härtill avstyrks samtliga nu behandlade motionsyrkanden.

6.9 Landvetters flygplats

6.9.1 Motionsförslag

I motion T230 av Britt Bohlin m.fl. (s) framhålls betydelsen av att Landvetter stärks som internationell flygplats. Flygplatsen måste bli mer tillgänglig för att Västsverige även i fortsättningen skall kunna rymma storföretagens ledningsfunktioner och spjutspetskompetens inom forskning och utveckling. Det betyder bl.a. att flygplatsen måste få en järnvägsförbindelse. Vidare krävs investeringar i terminaler och uppställningsplatser, svarande mot flygplatsens överskott (yrkande 16).

Landvetter är strategiskt belägen i landets näst största region med 1,5 miljoner invånare och en stark industri. Med hänsyn härtill bör flygplatsen finnas med som alternativ inför beslut om stora infrastruktursatsningar i landet. Dessutom skulle en satsning på Landvetter bidra till en minskning av Storstockholmsregionens kapacitetsproblem. Denna uppfattning förs fram i motion T639 av Åsa Torstensson och Marianne Andersson (båda c).

6.9.2 Utskottets ställningstagande

Med anledning av motionerna konstaterar utskottet att Luftfartsverket i sin treårsplan för perioden 2001–2003 har aviserat en översyn av förhållandena vid Landvetter. Översynen är föranledd av det faktum att Landvetter under kortare tider på dygnet har närmast sig kapacitetstaket, såväl inne i terminalen

som på stationsplattan och i tillfartsområdena. Dessutom sägs en totalöversyn ingå i den långsiktiga utvecklingsplanen.

Utskottet delar motionärernas syn på Landvetters betydelse, inte bara för regionen utan också bl.a. för att goda kommunikationer med Stockholm skall kunna upprätthållas. Med hänsyn till att Luftfartsverket, enligt vad som redovisas, följer utvecklingen på flygplatsen med uppmärksamhet bör emellertid motionsyrkandena inte föranleda någon riksdagens åtgärd. De avstyrks följaktligen.

6.10 Slottidssystemet

6.10.1 Motionsförslag

I två motioner, T632 av Anders Sjölund m.fl. (m) och T641 av Stig Eriksson m.fl. (v), kritiseras det slottidssystem som tillämpas vid Arlanda. Rådande princip om "grandfather's rights" favoriserar SAS och missgynnar mindre operatörer som t.ex. flyger på inlandet. Slottidssystemet hindrar utvecklingen av en sund konkurrens och bidrar därmed till högre priser och sämre service. Ett nytt system bör införas som bättre tillgodoser regionalflygets intressen. Härutöver kan, enligt den sistnämnda motionen, slottiderna säljas ut till flygbolagen via ett auktionsförfarande (yrkande 11).

Enligt vad som föreslås i motion T211 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) bör i konkurrensfrämjande syfte handel med slottider införas (yrkande 16).

6.10.2 Utskottets ställningstagande

Slottidssystemet

Som tidigare redovisats i detta betänkande har Konkurrensverket i sin rapport om konkurrensen i Sverige under 1990-talet föreslagit en ändring av slottidssystemet i syfte att förbättra konkurrensen inom inrikesflyget. Också utskottet skulle välkomna en ny ordning som förbättrade förutsättningarna för nya aktörer att etablera sig på marknaden. Emellertid regleras slottiderna av en EG-förordning och Sverige kan därmed inte på egen hand ändra systemet. Enligt vad utskottet erfarit har EG-kommissionen till i slutet av året aviserat ett förslag, där utgångspunkten är att det nuvarande systemet begränsar marknadstillträdet. Detta förslag bör inväntas. Med hänvisning härtill avstyrks motionerna T632 (m) och T641 (v) yrkande 11.

Handel med slottider

I motsats till vad som hävdas i motion T211 (fp) tror inte utskottet att handel med slottider skulle ha konkurrensbefrämjande effekter. Tvärtom skulle troligen ett sådant system gynna de stora och redan etablerade företagen och motverka nyetablering. Yrkande 16 i nämnda motion avstyrks.

6.11.1 Motionsförslag

I motion T641 av Stig Eriksson m.fl. (v) föreslås ett nytt avgiftssystem med ett starkare inslag av miljödifferntiering än det nuvarande. I dag är de buller- och avgasdifferentierade komponenterna i landningsavgiften så obetydliga att de inte har någon styrande effekt. De innebär inte heller att flygtrafiken betalar för sin miljöpåverkan. Innan beskattning av flygbränsle är möjlig bör Sverige ta ut avgifter som är kopplade till bränsleförbrukningen. Avgifterna bör vara differentierade med hänsyn inte bara till buller och avgasutsläpp, utan också till trafiksituationen över dygnet (yrkande 7).

6.11.2 Utskottets ställningstagande

Som utskottet redovisat tidigare i detta betänkande har Luftfartsverket den 1 oktober 2000 infört ett nytt taxesystem. Den nya taxan innebär en genomsnittlig höjning om 3,4 %, vilket är i linje med riksdagens tillkännagivande om önskvärdheten av en taxehöjning hösten 1999 (bet. 1999/2000:TU1, rskr. 1999/2000:85). Bullerdifferntieringen har förändrats så att avgiften bättre speglar varje individuellt flygplans bulleregenskaper. Avgaskomponenten i landningsavgiften har utsträckts till att gälla samtliga flygplatser som drivs av Luftfartsverket. Enligt utskottets bedömning borde den nya taxan i än högre grad än den tidigare tillgodose motionärernas krav vad gäller såväl nivå som miljödifferntiering. Med det anförda avstyrks motion T641 (v) yrkande 7.

6.12 Åtgärder mot brottsliga handlingar

6.12.1 Motionsförslag

Enligt vad som framhålls i motion T212 av Johnny Gylling m.fl. (kd) måste ambitionsnivån vad gäller skyddet mot brottsliga handlingar inom luftfarten höjas. I dag är det på många flygplatser möjligt för en presumtiv brottsling att i förväg avgöra om någon säkerhetskontroll bedrivs eller inte. Därmed kan han välja ett säkert tillfälle att iscensätta sitt brott. Säkerhetsrutinerna på landets flygplatser bör ändras så att brottsplaneringen försvåras (yrkande 33).

6.12.2 Utskottets ställningstagande

Den av motionärerna aktualiserade frågan har behandlats tidigare, bl.a. i förra höstens budgetbetänkande (bet. 1999/2000:TU1). Utskottet sade sig då dela motionärernas uppfattning att nuvarande ordning, som i fråga om inrikesflyget innebär att presumtiva brottslingar i förväg kan avgöra om s.k. särskild kontroll bedrivs, inte är tillfredsställande. Emellertid borde det – i avvaktan på resultatet av pågående beredning av Lufträttsutredningens slutbetänkande, där frågan togs upp – ankomma på i första hand flygplatshållarna och polisen att utforma den stickprovsmässiga kontrollen inom inrikesflyget så att luftfartsskyddet så långt möjligt tillgodoses. Enligt vad utskottet har

inhämtat har beredningen av Lufträttsutredningens förslag ännu inte avslutats. Utskottet vidhåller att resultatet av denna beredning bör avvaktas. Tilläggas kan att inga allvarliga s.k. securityhändelser inträffade under förra året. Med det anförda avstyrks motion T212 (kd) yrkande 33.

6.13 Motorflygklubbarnas verksamhetsförutsättningar

6.13.1 Motionsförslag

Enligt vad som redovisas i motion T660 av Torgny Danielsson (s) finns det ca 150 ideella motorflygklubbar i landet. Klubbarna fyller en viktig allmännyttig funktion genom att medverka vid varu- och sjuktransporter, brandspaning, eftersökning m.m. De är viktiga också genom att vara inkörsporten till en karriär inom det kommersiella flyget eller inom flygvapnet. Mot den bakgrunden är det olyckligt att dessa klubbar har drabbats av nya och betungande pålagor av Luftfartsverket. Det finns enligt motionären en risk för att Luftfartsinspektionens avgiftssättning och andra krav äventyrar verksamheten.

6.13.2 Viss bakgrundsredovisning

Utskottet har med anledning av motionen inhämtat vissa sakupplysningar från Luftfartsinspektionen.

Inspektionen bekräftar uppgiften i motionen om att årsavgiften till inspektionen höjts till 3 400 kr. Syftet är att bättre anpassa avgiften till kostnaderna för inspektionens tillsynsarbete.

Vidare debiteras en s.k. anpassningsavgift på 8 300 kr för utfärdande av förstagångstillstånd. Att avgiften också tas ut av redan existerande skolor uppges bero på att det nya regelverket medför visst extraarbete. Avgiftsbeloppet sägs motsvara mindre än två dagars arbete.

Motionärens uppgift om att inspektionen har krävt in nya utbildningsplaner är korrekt. Skälet är att det nya regelverket innehåller stora förändringar som i sin tur kräver förändringar i utbildningen.

Enligt inspektionen har Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK) begärt att få överta tillsynen över privatflygutbildningen. Under diskussionerna med klubben har framkommit att organisationen ansett sig behöva tre årsarbetskrafter för att hantera uppgifter, vilket med bred marginal överstiger Luftfartsinspektionens insatser på området. Inspektionen säger sig därför ha svårt att se några kostnadsbesparingar med ett sådant arrangemang.

Vad slutligen kostnaderna för läkarundersökningar beträffar utgör kravet, att även privatflygare skall anlita flygläkare, en anpassning till det internationella regelverket. Inspektionen bedömer tillgången på flygläkare som god. Flygläkarna bestämmer dock själva sina arvoden.

6.13.3 Utskottets ställningstagande

Utskottet ser positivt på motorflygklubbarnas verksamhet. Det är angeläget att de ekonomiska och andra krav som från statens sida ställs på verksamhet-

en ligger på en rimlig nivå. I enlighet med vad som föreslås i motionen bör regeringen föranstalta om en översyn av de regler och avgifter som gäller för dessa klubbar. Vad utskottet nu anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6.14 Statens haverikommission

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner vad regeringen förordar om fördelningen av Statens haverikommissionens förvaltningskostnader på olika myndigheter.

7 Färdtjänst

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet följande motioner:

- T427 yrkande 1 av Gudrun Schyman m.fl. (v),
- T804 av Elizabeth Nyström och Maud Ekendahl (båda m),
- T805 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m),
- T806 av Karin Falkmer (m),
- T809 av Rigmor Stenmark (c),
- T810 av Bengt Silfverstrand och Britt-Marie Lindkvist (båda s),
- T815 av Thomas Julin (mp),
- T816 av Barbro Hietala Nordlund m.fl. (s),
- T817 av Ragnwi Marcelind och Chatrine Pålsson (båda kd),
- T818 av Sinikka Bohlin m.fl. (s),
- T819 av Lars Wegendal och Carina Adolfsson Elgestam (båda s),
- T821 av Anne-Katrine Dunker och Patrik Norinder (båda m),
- T822 av Annelie Enochson (kd),
- T823 av Märta Johansson och Lisbet Calner (båda s),
- T825 av Carina Ohlsson och Kjell Nordström (båda s),
- T832 av Birgitta Ahlqvist m.fl. (s),
- T833 av Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s),
- So354 yrkande 8 av Kenneth Johansson m.fl. (c),
- So456 yrkande 15 av Lars Leijonborg m.fl. (fp),
- So538 yrkande 17 av Lars Leijonborg m.fl. (fp),
- So540 yrkande 9 av Ester Lindstedt-Staaf m.fl. (kd).

7.1 Motionsförslag

Ett stort antal motionsyrkanden handlar om färdtjänst för funktionshindrade. Motionärerna är kritiska mot det sätt på vilket den nya lagen om färdtjänst har kommit att tillämpas i en del kommuner. De anser att det finns stora behov av förbättringar. De anser bl.a. att neddragningarna har gått för långt, att väntetiderna är för långa och att det är svårt att veta vart man skall vända sig med klagomål.

I flertalet av motionerna tas frågan om ledsagare upp. Färdtjänstlagens 8 §, som handlar om rätten till ledsagare, anses ha inneburit kraftiga inskränkningar i rätten till ledsagare i en del kommuner. Behovet av ledsagare tolkas i vissa kommuner strikt efter lagens förarbeten, där behovet av ledsagare är knutet till själva resan, ej till den resandes vistelse vid resmålet. Flera motionärer menar att begreppet resa skall utvidgas till att omfatta resan, vistelseuppehållet samt återresan. Möjligheten att kostnadsfritt kunna ta med egna barn på resan anses också begränsad i många kommuner. Flera motionärer pekar också på att det blivit svårare att nyttja färdtjänst i en annan kommun än hemkommunen för, till exempel, dem som studerar på annan ort.

Vidare kritiseras kommunernas möjlighet att delegera rätten att fatta beslut om färdtjänst till trafikhuvudmännen liksom det förhållandet att det saknas en tillsynsmyndighet. För att komma till rätta med problemet vill många motionärer utvärdera lagen om färdtjänst.

7.2 Utskottets ställningstagande

Riksdagen fattade hösten 1997 beslut om en mer tillgänglig kollektivtrafik (prop. 1996/97:115, bet. 1997/98:TU3, rskr. 1997/98:10). Lagen om färdtjänst (1997:736) och lagen om riksfärdtjänst (1997:735) trädde i kraft den 1 januari 1998. Enligt beslutet skall färdtjänsten betraktas som en del av kollektivtrafiken och inte såsom tidigare ett bidrag för att uppnå skälig levnadsstandard. Kommunen svarar enligt dessa lagar för att färdtjänst och riksfärdtjänst anordnas. Kommunerna får dock överlåta dessa uppgifter på trafikhuvudmannen.

Statsbidrag för ökad tillgänglighet för funktionshindrade utgår under femårsperioden 1998–2002 med 1,5 miljarder kronor.

Flera utvärderingar av handikappolitiken på trafikområdet har inletts. I november 1998 beslutade regeringen om utvärderingsuppdrag till sex olika myndigheter – Vägverket, Statens järnvägar, Banverket, Kommunikationsforskningsberedningen, Sjöfartsverket och Luftfartsverket. Utvärderingarna skall sammanställas av Vägverket. Arbetet skall vara avslutat den 31 december 2001. Dessförinnan skall delrapporter avlämnas. En första delrapport i form av en lägesbeskrivning lämnades av Vägverket den 30 april 1999. En delrapport om färdtjänsten ur ett producentperspektiv har den 1 november 2000 överlämnats till regeringen. En delrapportering om färdtjänsten ur ett konsumentperspektiv redovisas till regeringen i januari 2001. Vägverket kommer under mars 2001 att anordna ett seminarium om färdtjänsten och inbjuda företrädare för handikapporganisationerna. Statskontoret har vidare fått i uppdrag att göra en övergripande utvärdering som kompletterar de ovan nämnda myndighetsvisa utvärderingarna. Detta uppdrag gavs i mars 1999 och skall redovisas till regeringen senast den 31 december 2000.

Utskottet vill betona vikten av de frågor som här behandlas. En väl fungerande kollektivtrafik och färdtjänst för funktionshindrade är en viktig del av målet om ett tillgängligt transportsystem. Riksdagen har behandlat dessa frågor vid ett flertal tillfällen de senaste åren. En allsidig och noggrann ut-

värdering har begärts av utskottet (bet. 1998/99:TU13). Bland annat borde man enligt utskottets mening undersöka huruvida reglerna för ledsagare har fått en tillfredsställande utformning och hur väl statsbidraget för att anpassa kollektivtrafiken och den fysiska miljön till de funktionshindrades behov har fungerat.

Såväl utskottet som motionärerna har påtalat behovet av en utvärdering av färdtjänsten. Som redovisats ovan pågår ett omfattande utvärderingsarbete, bl.a. Vägverkets delrapportering om färdtjänsten ur ett konsumentperspektiv som skall redovisas till regeringen under januari 2001. De frågor som tas upp i motionerna kommer att behandlas i samband med arbetet med utvärderingen. Utskottet anser att det är angeläget att arbetet bedrivs skyndsamt och att regeringen så snart som möjligt för riksdagen redovisar sitt ställningstagande. Med hänvisning till det anförda anser utskottet att det nu inte är erforderligt med något initiativ från riksdagens sida. Motionerna är ändå tillgodosedda. Motionerna, T427 (v), T804 (m), T805 (m), T806 (m), T809 (c), T810 (s), T815 (mp), T816 (s), T817 (kd), T818 (s), T819 (s), T821 (m), T822 (kd), T823 (s), T825 (s), T832 (s), T833 (s), So354 (c), So456 (fp), So538 (fp) och So540 (kd) avstyrks i här berörda delar.

8 Kollektivtrafik

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet två regeringsförslag om kollektivtrafik (yrkandena 26 och 27). Regeringen föreslår att riksdagen

26. godkänner vad regeringen förordar om Rikstrafiken,

27. bemyndigar regeringen att under år 2001, i fråga om ramanslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandling*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 3 950 000 000 kr under åren 2002–2004.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- T212 yrkandena 4–6 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- T229 yrkande 3 av Owe Hellberg (v),
- T231 yrkande 13 av Sven Bergström m.fl. (c),
- T232 yrkandena 13 och 14 av Agneta Lundberg m.fl. (s),
- T419 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- T512 av Åsa Torstensson (c),
- T513 yrkande 1 av Per Lager m.fl. (mp),
- T517 yrkande 4 av Åke Carnerö och Rosita Runegrund (båda kd),
- T519 yrkandena 3 och 14 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- T530 yrkande 4 av Ulf Björklund (kd) och Kenneth Johansson (c),
- T533 av Berndt Ekholm m.fl. (s),
- T808 av Ulf Björklund (kd),
- T824 av Kerstin Kristiansson Karlstedt m.fl. (s),
- T829 av Marianne Jönsson och Ulla Wester (båda s),
- N319 yrkande 2 av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp).

Bakgrund

Enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik skall det i varje län finnas länstrafikansvariga som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. De länstrafikansvarigas uppgifter skall handhas av en trafik huvudman. Länstrafikansvarig är landstinget och kommunerna i länet gemensamt. I Stockholms län är landstinget länstrafikansvarig och i Gotlands län kommunen. Landstinget och kommunerna i övriga län kan dock komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna i länet skall vara länstrafikansvarig. I Kalmar län och i Skåne län kan ett regionförbund enligt lagen (1996:1415) om försöksverksamhet med regionförbund i Kalmar län och Skåne län vara länstrafikansvarig. De som är länstrafikansvariga får bedriva verksamheten i form av kommunalförbund eller genom ett för ändamålet bildat aktiebolag. Gällande lagstiftning bygger i huvudsak på den s.k. trafik huvudmannareformen från år 1978 om att det i varje län skall finnas en huvudman som ansvarar för lokal och regional kollektivtrafik på väg (prop. 1978/79:99, bet. 1978/79:TU18, rskr. 1978/79:419).

Motionsförslag

Frågor med anknytning till trafik huvudmannareformen och utveckling av kollektivtrafiken tas upp i följande motioner.

Johnny Gylling m.fl. (kd) menar i motion T212 att hela systemet med länstrafikbolag bör omprövas bl.a. med tanke på behovet av utveckling av kollektivtrafiken, samordning över länsgränser och rimliga konkurrensregler. Motionärerna anför vidare att många trafikeringsavtal är ensidigt konstruerade av länstrafikföretagen till bussoperatörernas nackdel. I motionen påpekas behovet av en utvärderingsbar åtgärdsplan i syfte att främja kollektivtrafikens tillgänglighet för funktionshindrade.

I motion T229 av Owe Hellberg (v) anför att förutsättningarna för att förlänga den regionala tågtrafiken i Gävleborgs län till Stockholm bör undersökas.

I motionerna T231 (c), T232 (s) och T519 (m) pekas på behovet av en samordning mellan de olika operatörernas biljett- och informationssystem.

I motion T419 anför Per-Richard Molén m.fl. (m) att det är dags att utvärdera länshuvudmannareformen. I motionen framhålls att länshuvudmännens trafikeringsmonopol på linjetrafik bör avskaffas, och att enskilda trafikföretag skall kunna konkurrera om linjetrafik även över länsgränserna.

Marianne Jönsson och Ulla Wester (s) anför i motion T829 att bidraget till lokala kollektivtrafikinvesteringar bör återinföras.

Ingegerd Saarinen m.fl. (mp) framhåller i motion N319 att framtagningen av ett administrativt effektivt system för samåkning och samtransporter bör stimuleras.

Den lokala och regionala kollektivtrafiken är en viktig del av den grundläggande samhällsservicen. Ansvaret för denna trafik åligger enligt den tidigare berörda rollfördelningen de länstrafikansvariga, nämligen kommunerna och landstingen i respektive län. Den lokala och regionala kollektivtrafiken har stor betydelse för uppfyllandet av de transportpolitiska målen. Den bidrar till ökad välfärd, regional utveckling och jämlikhet genom att ge människor möjlighet att nå arbetsplatser, skolor och olika typer av service. Den bidrar även till bättre miljö och hälsa, bl.a. genom ökad trafiksäkerhet. Goda förutsättningar för kollektivt resande är därför en viktig komponent i arbetet med att utforma ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Trafikhuvudmannareformen, med ett samordnat politiskt och ekonomiskt ansvar för den lokala och regionala kollektivtrafiken, har främjat utvecklingen av trafikförsörjningen i hela landet.

Under de senaste åren har andelen kollektivt resande stagnerat. Om ingenting görs beräknas att kollektivtrafikens marknadsandel långsiktigt kommer att sjunka. I 1998 års transportpolitiska beslut angavs mot denna bakgrund att åtgärder måste vidtagas för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. För att få fler resenärer efterlystes en ökad helhetssyn och samordning samt en tydligare kundorientering, vilket bedömdes kunna föranleda en ändrad ansvarsfördelning mellan trafikhuvudmän och operatörer.

Någon samlad utvärdering av trafikhuvudmannareformen har inte gjorts. Utskottet har erfarit att regeringen har för avsikt att göra en sådan utvärdering. Utskottet delar motionärernas uppfattning att det är mycket angeläget att en utvärdering kommer till stånd och förutsätter att regeringen skyndsamt genomför ett sådant arbete och för riksdagen redovisar sitt ställningstagande.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet att motionerna inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida. Motionerna avstyrks därför.

8.2 Trafikupphandling

8.2.1 Rikstrafiken

Regeringens förslag

Enligt propositionen bör riksdagen godkänna vad regeringen förordar om Rikstrafiken i avsnitt 4.14.6 (yrkande 26).

Utskottets ställningstagande

Utskottet har erfarit att yrkandet har kommit med i budgetpropositionen av misstag. Utskottet föreslår därför att riksdagen lämnar detta yrkande utan åtgärd.

Regeringens förslag

I budgetpropositionen föreslår regeringen att den bemyndigas att under 2001, i fråga om ramanslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandling*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 3 950 miljoner kronor under åren 2002–2006 (yrkande 27).

Motionsförslag

Per-Richard Molén m.fl. (m) framhåller i motion T519 att upphandlingen av järnvägstrafik bör omfatta minst fem år.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen har tidigare bemyndigat regeringen att genomföra upphandlingar av persontrafik med avtalstider upp till fem år (prop. 1999/2000:1, bet. 1999/2000:TU1, rskr. 1999/2000:86). Utskottet har erfarit från Näringsdepartementet att, eftersom upphandlingsproceduren är utdragen i tiden, kan avtal som sluts under år 2001 komma att omfatta en tidsperiod som sträcker sig längre än år 2006. Näringsdepartementet har därför under hand meddelat utskottet att det i propositionen föreslagna bemyndigandet bör ändras på så sätt att Rikstrafiken bör kunna sluta upp till femåriga avtal som löper ut efter 2006.

Enligt utskottets mening är det väsentligt att, för att skapa rimliga förutsättningar för operatörerna, de avtal som Rikstrafiken sluter kan vara tillräckligt långsiktiga. Utskottet anser därför att riksdagens bemyndigande bör ges den form som Näringsdepartementet under hand föreslagit.

Enligt motion T519 (m) bör minst femåriga avtal slutas vid upphandling av järnvägstrafik.

Som framgår av den tidigare redovisningen anser såväl trafikutskottet som regeringen att det är nödvändigt att Rikstrafiken kan sluta långsiktiga avtal med operatörerna för att dessa skall kunna få tillfredsställande arbetsvillkor. Motionen är därför tillgodosedd i denna del, varför något initiativ från riksdagens sida inte är erforderligt. Motion T519 (m) yrkande 3 avstyrks följaktligen.

8.2.3 Fortsatt stöd till trafikhuvudmännen

Motionsförslag

I ett flertal motioner anförs att ett fortsatt statligt stöd till kollektivtrafiken är nödvändigt. Det gäller bl.a. motionerna T232 av Agneta Lundberg m.fl. (s), T533 av Berndt Ekholm m.fl. (s) och T824 av Kerstin Kristiansson Karlstedt m.fl. (s).

Åsa Torstensson (s) kräver i motion T512 skäligt stöd för Bohusbanan. Likaså Per Lager m.fl. (mp) pekar i motion T513 på behovet av fortsatt statligt

stöd för hela Bohusbanan. I motion T517 anför Åke Carnerö och Rosita Runegrund (båda kd) Bohusbanans betydelse och att linjen även i framtiden bör stödjas i samverkan mellan Rikstrafiken och trafikhuvudmännen.

I motion T530 av Ulf Björklund (kd) och Kenneth Johansson (c) och i motion T808 av Ulf Björklund (kd) framhålls att det statliga stödet till trafikhuvudmännen längs Inlandsbanan, som i dag används till att stödja busstrafik, också bör användas för tågtrafik.

Utskottets ställningstagande

Staten, Landstingsförbundet, Svenska Kommunförbundet och Svenska Lokaltrafikföreningen tecknade år 1988 en principöverenskommelse som innebär att det skulle utgå statlig ersättning till trafikhuvudmännen för att de övertagit ansvaret för persontrafiken längs vissa länsjärnvägar. Tidigare hade staten ansvar för denna trafik. Avtalen om ersättning gällde i de flesta fall under tio år t.o.m. den 30 juni 2000. Därefter har beslutats att avsätta medel från Rikstrafikens anslag för att säkra trafik, som omfattas av överenskommelsen, fram till den 31 december 2000.

Rikstrafiken har i en skrivelse föreslagit regeringen att statligt stöd skall utgå för den av trafikhuvudmännen redan upphandlade trafiken längs länsjärnvägarna under år 2001. Regeringen delar Rikstrafikens uppfattning och anser att Rikstrafiken bör ges mandat att även under år 2001 stödja sådan trafik. Medel härför har beräknats under anslaget Rikstrafiken: Trafikupphandling.

Stöd till trafikhuvudmännen kommer således att utgå även nästa år. Det blir Rikstrafiken som skall avgöra hur stödet skall fördelas. Därmed skapas möjligheter för trafikhuvudmännen att trygga trafiken längs länsjärnvägarna.

När det gäller stödet till trafiken längs Inlandsbanan, vilken fråga tas upp i två motioner, vill utskottet framhålla att det är trafikhuvudmännen som har att avgöra hur stödet skall användas.

Av det anförda följer att motionerna till väsentlig del är tillgodosedda. Något initiativ från riksdagens sida är inte erforderligt. Motionerna avstyrks därför i denna del.

9 Gotlandstrafiken

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet ett regeringsförslag om Gotlandstrafiken (yrkande 1). Regeringen föreslår att riksdagen antar förslaget till lag med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- T211 yrkande 21 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- T231 yrkande 21 av Sven Bergström m.fl. (c),
- T605 av Mikael Oscarsson (kd),
- T607 av Lilian Virgin m.fl. (s),

- T611 av Nils Fredrik Aurelius och Leif Carlson (båda m),
- T615 av Agne Hansson (c),
- T619 av Agne Hansson (c),
- T634 av Lena Ek och Agne Hansson (båda c),
- T635 av Stig Eriksson m.fl. (v),
- T636 av Roy Hansson (m),
- T642 yrkande 13 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- T644 av Eva Arvidsson m.fl. (s),
- T656 av Lilian Virgin (s),
- T807 av Lilian Virgin och Göte Wahlström (båda s),
- N263 yrkande 7 av Helena Bargholtz (fp),
- N268 yrkande 6 av Yvonne Ångström m.fl. (fp).

9.1 Översyn av Gotlandstrafiken

9.1.1 Regeringens förslag

Regeringen förelår att en ny lag med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter införs. Lagförslaget är identiskt med den nuvarande lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter som upphävs vid utgången av år 2000.

Skälen för regeringens förslag är att regeringen i avvaktan på att utestående frågor runt Gotlandstrafiken skall kunna lösas mer långsiktigt anser att en avveckling av Gotlandstillägget inte bör fullföljas och att Gotlandstillägget bör bibehållas på dagens nivå. Tidigare år har avvecklingen av Gotlandstillägget skjutits upp år för år genom ändringar i lagen (1996:20) om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter. Fortsatta ändringar i lagen skapar en komplicerad författningsstruktur. Detta är skälet till att en ny taxeutjämningslag med samma innehåll som i 1979 års lag föreslås i stället.

Pristilläggsnivåer och andra tillämpningsföreskrifter kommer liksom tidigare att regleras genom regeringsföreskrifter och Sjöfartsverkets föreskrifter.

9.1.2 Motionsförslag

Flera motioner framhåller betydelsen av att trafiken till och från Gotland får en långsiktig lösning.

Sven Bergström m.fl. (c) menar i motion T231 att Gotland bör betraktas som en del av fastlandet i transporthänseende. Vidare sägs att näringslivets investeringar bromsas så länge en långsiktig lösning inte kommer till stånd. I motion T605 av Mikael Oscarsson (kd) framhålls behovet av en utredning för att se över Gotlandstrafiken både vad gäller godstrafiken och persontrafiken i syfte att ge en långsiktig lösning. I motion T611 av Nils Fredrik Aurelius och Leif Carlson (båda m) understryks behovet av ett helhetsgrepp angående Gotlandstrafiken.

I motion T634 av Lena Ek och Agne Hansson (båda c) krävs att fraktkostnaderna på färjor mellan Gotland och fastlandet återställs till den nivå som

gällde före delavvecklingen av Gotlandstillägget. Roy Hansson (m) anför i motion T636 att Gotlandstrafikens och höghastighetsfärjans turlista inte skall inskränkas under innevarande år (yrkande 1). Han yrkar vidare (yrkande 2) att det särskilda påslaget på frakttaxor till och från Gotland avskaffas från och med årsskiftet 2000/01. Dessutom anføres i motionen (yrkande 3) att frågan om taxor m.m. för frakter måste ges en snar lösning som innebär att det gotländska näringslivet ges likvärdiga konkurrensförutsättningar som övriga landet.

Per-Richard Molén m.fl. (m) vill enligt motion T642 att regeringen lämnar förslag till ett långsiktigt system som ersätter nuvarande ordning vad gäller Gotlandstrafiken. Konkurrensreglerna måste förändras så att alternativa trafiklösningar kan erbjudas.

Lilian Virgin (s) framhåller i motion T656 behovet av en analys beträffande ägandet av tonnaget i den gotländska färjetrafiken. Lilian Virgin och Göte Wahlström (båda s) pekar i motion T807 på behovet av ett snabbt beslut i frågan om fraktpriiser till och från Gotland. I motion N263 av Helena Bargholtz (fp) framhålls behovet av ett snabbt beslut i frågan om fraktpriiser till och från Gotland.

I motion T607 av Lilian Virgin m.fl. (s) anføres att färjelinjerna Visby–Nynäshamn samt Visby–Oskarshamn är de färjeförbindelser som bäst svarar mot näringslivets och passagerarnas behov. Både för godset och för persontrafiken är det nödvändigt med två hamnar. I motionen framhålls att ett enhamnsalternativ innebär en ökad miljöbelastning samt medför väsentliga kostnadsökningar på grund av längre transportsträckor.

Eva Arvidsson m.fl. (s) anför i motion T644 att en flyttning av färjetrafiken till en annan hamn än Nynäshamn utan tvekan medför en ökad belastning på miljön samtidigt som det medför stora kostnadsökningar för långväga transporter.

9.1.3 Utskottets ställningstagande

Både person- och godstrafiken på Gotland subventioneras genom det statliga transportstödet. Godstrafiken subventioneras dessutom genom det s.k. gotlandstillägget. Riksdagen beslutade år 1996 (prop. 1995/96:44, bet. 1995/96:TU7, rskr. 1995/96:99) att Gotlandstillägget skulle avvecklas med en tredjedel per år över en treårsperiod samt att lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter (taxeutjämningslagen) skulle upphöra att gälla vid utgången av år 1998. Vid den första avvecklingsetappen steg fraktpriiserna till och från Gotland kraftigt, vilket fick negativa konsekvenser för näringslivet och de boende på Gotland. Upphävandet av taxeutjämningslagen har därför genom riksdagsbeslut skjutits upp år från år i avvaktan på en långsiktig lösning av frågan om transportstöd till och från Gotland.

Regeringen uppdrog i januari år 2000 åt Sjöfartsverket och Rikstrafiken att analysera effekterna av en separation av gods- och persontransporterna med fartyg till och från Gotland. Myndigheterna redovisade sitt uppdrag den 30 juni 2000. Rapporten har remissbehandlats.

I myndigheternas redovisning konstateras brister i utformningen av Gotlandstillägget, som bl.a. anses konkurrensnedvridande då det missgynnar gotländska transportörer. Myndigheterna anser att Gotlandstillägget bör avvecklas och förordar en förhandlingslösning om hur avvecklingen skall ske. Fram till dess bör Gotlandstillägget vara kvar.

Regeringen delar Sjöfartsverkets och rikstrafikens bedömning att det finns brister i utformningen av Gotlandstillägget samt att det bör avvecklas på sikt. Regeringen anser dock att en avveckling av Gotlandstillägget nu skulle innebära ökade fraktkostnader som alltför kraftigt skulle drabba boende och företag på Gotland. Regeringen gör bedömningen att en avveckling av Gotlandstillägget bör kopplas till en eventuell förändring av färjetrafiken till och från Gotland. Detta kan ske tidigast efter utgången av år 2003 då gällande avtalsperiod löper ut. Regeringen pekar på att Gotlands läge i Östersjön medför en transport- och konkurrensmässig nackdel och anser att det är angeläget att denna nackdel neutraliseras så långt det är möjligt.

Sjöfartsverkets och Rikstrafikens rapport tittade också på frågan om eventuella hamnalternativ för Gotlandstrafiken. Myndigheternas rapport redovisar flera alternativa trafiklösningar, dels tvåhamnsalternativ, dels enhamnsalternativ, vilka jämförs kostnads- och kapacitetsmässigt med dagens trafikutbud. Rapporten konstaterar att samtliga tvåhamnsalternativ är dyrare än samtliga enhamnsalternativ samt att trafik på en hamn ger möjlighet till en hög frekvens i trafiken samtidigt som det genomsnittliga transportavståndet på fastlandet ökar.

Rikstrafiken och Sjöfartsverket konstaterar att de presenterade alternativen utgör en intressant bas för fortsatta diskussioner mellan staten och lokala företrädare angående den långsiktiga utformningen av Gotlandstrafiken. De båda myndigheterna avstår därför från att förorda något speciellt alternativ.

Regeringen har för avsikt att återkomma till riksdagen vad gäller den framtida utformningen av färjetrafiken till och från Gotland.

Gotlands läge i Östersjön medför en transport- och konkurrensmässig nackdel. Utskottet anser, i likhet med regeringen och motionärerna, att det är angeläget att denna nackdel neutraliseras så långt det är möjligt.

I avvaktan på att utestående frågor runt Gotlandstrafiken kan lösas bör, som regeringen föreslår, Gotlandstillägget bibehållas på dagens nivå. Riksdagen bör sålunda anta lagförslaget. Utskottet vill i likhet med motionärerna framhålla att det är angeläget att finna en lösning på formerna för det framtida stödet till Gotlandstrafiken. Regeringen bör därför så fort som möjligt återkomma till riksdagen med sitt ställningstagande i frågan.

Mot denna bakgrund anser utskottet att motionerna inte nu påkallar någon åtgärd från riksdagens sida. Därför avstyrks motionerna T231 yrkande 21 (c), T605 (kd), T607 yrkande 1 (s), T611 (m), T634 (c), T636 (m), T642 yrkande 13 (m), T644 (s), T656 (s), T807 (s) och N263 yrkande 7 (fp).

9.2 Gotlandstrafiken – en vägfråga

9.2.1 Motionsförslag

I flera motioner anförs att färjetrafiken till Gotland skall betraktas som en väg och att ansvaret för Gotlandstrafiken bör överflyttas till Vägverket.

I motion T211 av Kenth Skårvik (fp) liksom i motion N268 av Yvonne Ångström m.fl. (fp) betonas att staten har huvudansvaret för att en god bas- trafik kan upprätthållas. Ansvaret för färjetrafiken bör flyttas över till Väg- verket för att tydligare peka på färjelinjens betydelse som väg.

I motion T607 av Lilian Virgin m.fl. (s) påpekas att färjelinjerna ingår som en del i den regionalpolitik som skall ge förutsättningar för en regional till- växt i hela landet. Färjetrafiken bör tillhöra den infrastruktur som vägar och järnvägar utgör och färjelinjerna klassas som riksvägar och ges vägnummer.

Stig Eriksson m.fl. (v) begär i sin motion T635 att regeringen skall snabb- utreda frågan om staten skall ta över ansvaret för Gotlandstrafiken genom Vägverket.

9.2.2 Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare redovisat att regeringen för närvarande överväger for- merna för det framtida stödet till Gotlandstrafiken. Med hänvisning härtill avstyrks motionerna T211 yrkande 21 (fp), T607 yrkande 2 (s), T635 (v) och N268 yrkande 6 (fp).

9.3 Färjeförbindelser

9.3.1 Motionsförslag

I motionerna T615 och T619, båda av Agne Hansson (c), framhålls att en färjeförbindelse sommartid mellan Öland och Gotland samt mellan Västervik och Visby bl.a. skulle främja turistnäringen.

9.3.2 Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärens uppfattning om turismens betydelse för Gotland och att det därför kan finnas fördelar med att öppna nya färjelinjer. Det finns emellertid svårigheter med att förverkliga denna tanke.

Rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland är begränsad enligt förordning 1997:748. Det innebär bl.a. att den som utför regelbundna sjötransporter mellan Gotland och svensk fastlandshamn måste anlöpa fastlandshamnen minst fem gånger per vecka året runt. Den nu nämnda förordningen gäller enbart fastlandshamnar. Trafik mellan Öland och Gotland berörs inte.

I utskottets betänkande 1999/2000:TU1 konstaterade utskottet att Got- landstrafiken är förknippad med betydande kostnader för staten. En ny färje- förbindelse under turistsäsong medför sannolikt ett intäktsbortfall för den statligt stödda basstrafiken. Det kan också antas vara svårt för en fristående, icke subventionerad trafikutövare att bedriva lönsam sommartrafik på Got-

land, eftersom fartyg drar kostnader året runt och det är ont om ledigt tonnage under sommaren.

Utskottet som inte ändrat uppfattning avstyrker motionerna.

2000/01:TU1

10 Forskning och SMHI

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet motionerna T212 yrkande 42 av Johnny Gylling m.fl. (kd), T834 av Sylvia Lindgren och Anders Ygeman (båda s) samt T838 av Ingemar Vänerlöv (kd).

10.1 Prioritering av forskningsområden

Motionsförslag

I motion T212 framhåller Johnny Gylling m.fl. (kd) att forskning om informationstekniken, forskning som syftar till att sänka produktionskostnaderna för biobaserade drivmedel, forskning för att finna alternativa tekniker att bygga och underhålla tunnlar i vilka trafikleder kan förläggas samt forskning kring extrema meteorologiska, hydrologiska och oceanografiska händelser bör prioriteras.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen har beslutat att en ny FoU-myndighet för behovsstyrd forskning och utvecklingsarbete till stöd för innovationssystemet och en hållbar utveckling och tillväxt skall inrättas. Den nya myndigheten, Vinnova, startar sin verksamhet den 1 januari 2001. Vinnova skall överta de ansvarsområden som i dag handhas av Kommunikationsforskningsberedningen (KFB). Utskottet har tidigare framhållit att den transport- och kommunikationsforskning som bedrivs av KFB kommer att vara av strategisk betydelse även i framtiden och att det därför är angeläget att KFB:s nuvarande uppgifter med en sammanhållen transportforskning övertas av den nya FoU-myndigheten (1999/2000:TU1y). Utskottet som vidhåller denna uppfattning har erfarit att Vinnova kommer att utveckla FoU-program inom IT-området.

De övriga forskningsområden som tas upp i motionen behandlades av utskottet i betänkande 1999/2000:TU1. Utskottet framhöll därvid att betydande satsningar görs eller planeras för att få till stånd kommersiellt bärkraftig inhemsk produktion av biobaserade drivmedel. Utskottet hänvisade vidare till att det beträffande forskning för att få fram billigare metoder för anläggande av trafikleder i tunnlar pågår ett sådant arbete på Vägverket, Stiftelsen svensk bergrumsforskning och KTH. Vidare redovisades att SMHI bedriver ett omfattande klimatologiskt forskningsarbete.

Utskottet anser att det är angeläget med forskning inom de områden som tas upp i motionen. Som redovisats ovan är denna forskning redan nu högt prioriterad. Med det anförda anser utskottet att motionen i denna del är tillgodosedd. Något initiativ från riksdagens sida är inte erforderligt. Motionsyrkandet avstyrks därför.

Motionsförslag

I motion T838 framhåller Ingemar Vänerlöv (kd) att SMHI förfogar över ett rikt observationsmaterial som sträcker sig långt över 100 år tillbaka i tiden. Observationer bl.a. från ett 25-tal stationer under perioden 1860–1960 är ej inlagda på data. Motionären anser att det ur klimatforskningssynpunkt vore värdefullt att snabbt få alla än så länge endast handtecknade uppgifter i det rikhaltiga observationsmaterialet inlagda på data.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det bör ankomma på SMHI att, inom ramen för de resurser som finns tillgängliga, avgöra i vilken takt som observationsmaterialet skall föras över på data. Motionen bör avslås av riksdagen.

10.3 Spårtaxi

Motionsförslag

Sylvia Lindgren och Anders Ygeman (s) betonar i motion T834 vikten av att utveckla nya, framtidsinriktade kollektivtrafiksystem. De nämner bl.a. spårtaxi, spårbilar och Internetbaserade beställningssystem för kollektivbilsanvändning.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare behandlat liknande motioner (bet. 1999/2000:TU1). Då redovisades bl.a. att det vid VTI bedrivs ett forskningsprojekt som går under namnet Light Rail – Light Cost. Syftet med projektet, som skall pågå till år 2003, är att studera på vilket sätt moderna spårvägssystem kan bidra till en långsiktigt hållbar kollektivtrafik. Vidare redovisades att det s.k. Sky Cab-projektet i Linköping fått ekonomiskt stöd av Linköpings kommun och Östgötatrafiken. En förstudie har genomförts.

Utskottet anser liksom tidigare att det är ansvariga forskningsmyndigheter som, på grundval av allmänna riktlinjer från statsmakernas sida, har att ta ställning i varje enskilt ärende. Det kan inte vara rimligt att riksdagen pekar ut särskilda projekt som bör få stöd. Utskottet avstyrker därför motionen.

11 IT, tele och post

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet två regeringsförslag inom politikområdet IT, tele och post (yrkandena 2 och 28). Riksdagen föreslår att riksdagen

2. antar förslaget till lag om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät,

28. bemyndigar regeringen att under år 2001, i fråga om ramanslag 37:2 *Upphandling av samhällsätaganden*, ingå ekonomiska förpliktelser som

inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 290 000 000 kr under åren 2002–2004. 2000/01:TU1

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- T201 yrkande 19 av Bo Lundgren m.fl. (m),
- T211 yrkande 28 av Kenth Skårvik m.fl. (fp),
- T212 yrkandena 36 och 37 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- T223 yrkande 10 av Per-Richard Molén m.fl. (m),
- T229 yrkande 4 av Owe Hellberg (v),
- T231 yrkandena 25–27 av Sven Bergström m.fl. (c),
- T232 yrkande 11 av Agneta Lundberg m.fl. (s),
- T703 av Eva Flyborg m.fl. (fp),
- T713 yrkande 2 av Lennart Daléus m.fl. (c),
- T717 yrkande 3 av Carl Bildt m.fl. (m),
- T718 yrkandena 4 och 5 av Eva Flyborg m.fl. (fp),
- T811 av Sofia Jonsson (c) och Johan Pehrson (fp),
- T814 av Mikael Johansson (mp),
- T828 av Ulla-Britt Hagström och Rosita Runegrund (båda kd),
- T831 av Agne Hansson m.fl. (c),
- T835 av Tullia von Sydow m.fl. (s).

Utskottet avser att återkomma till vissa IT- och telefrågor under våren 2001 med anledning av motioner som väckts under den allmänna motionstiden hösten 2000.

11.1 Stöd till kommuner för lokal IT-infrastruktur

11.1.1 Bakgrund

Riksdagen har tidigare i år lagt fast riktlinjer för en nationell IT-politik. Som mål för IT-politiken gäller att Sverige som första land skall bli ett informationshälle tillgängligt för alla (prop. 1999/2000:86, bet. 1999/2000: TU9, rskr. 1999/2000:256). För att detta mål skulle nås ställde sig riksdagen bakom ett program för att bygga ut IT-infrastruktur med hög kapacitet i hela landet inom de närmaste åren. Utbyggnaden skall i första hand ske i marknadens regi. Staten angavs dock ha ett övergripande ansvar att se till att hela landet får tillgång till en god IT-infrastruktur. För att främja konkurrens, mångfald och en utbyggnad som kommer hela landet till godo förutskickades statliga åtgärder för sammanlagt 8,3 miljarder kronor enligt följande fördelning.

Kostnader för utbyggnad av IT-infrastruktur (miljarder kronor)

	Staten	Övriga	Totalt
Stomnät	ca 2,5	0	2,5
Regionalt nät	2,6	2,6	5,2
Stöd för bredbandsanslutning	3,2	6,4	9,6
Summa	8,3	9,0	17,3

Regeringen gav i januari 2000 en särskild utredare i uppdrag att utarbeta ett förslag till ett nationellt infrastrukturprogram för bredbandskommunikation. När det gäller stöd för bredbandsanslutning har utredningen i delbetänkandet Kommunstöd till lokal IT-infrastruktur (SOU 2000:68) föreslagit en lag som möjliggör ett sådant statligt stöd genom kreditering på kommunernas skattekonto.

11.1.2 Regeringens förslag

Regeringen föreslår att kommuner skall få möjlighet att ansöka om stöd för att ordna abonnentanslutning med hög överföringskapacitet framför allt i glest bebyggda områden. Investeringen skall för att vara bidragsberättigad godkännas av respektive länsstyrelse eller regionalt självstyrelseorgan. Enligt förslaget skall stödet tillgodoföras kommunerna i form av en kreditering på deras skattekonto. Krediteringen skall avse stödberättigade åtgärder som utförts under perioden den 1 juli 2000–den 31 december 2004.

Regeringen anser att den valda finansieringsformen motiveras av sambandet mellan förslaget om kommunstöd och det förslag till skattereduktion för abonnenters bredbandsanslutning som regeringen presenterat i proposition Skattereduktion för utgifter för vissa anslutningar för tele- och datakommunikation (prop. 2000/01:24). Båda dessa stödformer skall nämligen rymmas inom samma kostnadsram, 3,2 miljarder kronor, och finansieras gemensamt på statsbudgetens inkomstsida. Enligt förslaget bör regeringen bemyndigas att utfärda en förordning som närmare reglerar det kommunala stödet för lokal IT-infrastruktur.

11.1.3 Motionsförslag

Regeringens förslag avvisas av Moderata samlingspartiet genom Carl Bildt m.fl. i motionerna T717 respektive T223. Motionärerna framhåller att marknaden klarar av att bygga ut bredbandsnäten i kommunerna utan stöd och anser att den förordade finansieringstekniken med skatteavdrag kringgår utgiftstaket. För att främja en ökad uppkopplingstäthet bör det i stället införas avdragsrätt för installationskostnader hos enskilda personer.

Även Folkpartiet liberalerna motsätter sig genom Eva Flyborg m.fl. i motion T718 regeringens förslag. Motionärerna anser att stödet i värsta fall kan få till följd att företag ställer sig och väntar på vilka områden utredningen kommer att peka ut som statligt stödberättigade i stället för att satsa egna pengar. Statliga pengar riskerar dessutom att slå ut ny teknik och att hålla priserna på en högre nivå. Enligt motionärerna sker en fortsatt utbyggnad av bandbredd bäst genom att efterfrågan på marknaden ökar, fler tjänster blir tillgängliga och att tekniken förbättras. Staten skall därmed inte garantera bandbredd åt vartenda hushåll utan snarare främja en god konkurrens, en god mångfald på nätet och tillse att Post- och telestyrelsen bevakar denna konkurrens. Om infrastrukturutbyggnaden tillåts fortsätta på marknadsmässiga villkor kommer det senare att visa sig vilka brister som kvarstår och vilka behov som finns.

Centerpartiet framhåller genom Lennart Daléus m.fl. i motion T713 att en heltäckande IT-infrastruktur är ett nödvändigt steg för att kunna förverkliga idén om en digital allemansrätt. Regeringens IT-politik präglas dock av låg ambitionsnivå och möjliggör inte en snabb utbyggnad av bredband i hela landet. Med regeringens förslag kommer heller inte mindre orter och kommuner att kunna finansiera den del av bredbandsutbyggnaden som de förväntas stå för. Enligt motionärerna är det i stället nödvändigt att regeringen släpper på prestigen och erkänner att pågående program för utbyggnad av bredband är otillräckligt. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med en strategi för att garantera ett finmaskigt bredbandsnät, i huvudsak bestående av optisk fiber, till ”nära hemmet”.

Owe Hellberg (v) skriver i motion T229 att det finns en risk för att små kommuner i glesbygd med knappa ekonomiska resurser inte kan tillgodogöra sig det föreslagna stödet för bredbandsutbyggnad. Regelsystemet bör därför följas upp noggrant och reglerna göras generösare om den förväntade bredbandsutbyggnaden inte blir av.

11.1.4 Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att informationstekniken har stor betydelse för samhällsutvecklingen. Det är därför viktigt att en kapacitetsstark och säker IT-infrastruktur skyndsamt byggs ut så att hushåll och företag i hela landet ges goda möjligheter att utnyttja den nya tekniken till konkurrenskraftiga priser.

Utskottet konstaterar att det finns olika uppfattningar om behovet av statliga insatser för fortsatt utbyggnad av IT-infrastrukturen. Moderata samlingspartiet tillsammans med Folkpartiet liberalerna motsätter sig det föreslagna kommunala IT-stödet. Centerpartiet menar däremot att regeringens förslag är alltför blygsamt och förordar en betydande statlig insats för att bygga ut en heltäckande nationell digital infrastruktur.

Utskottet anser det angeläget att utbyggnaden av en väl fungerande IT-infrastruktur i största möjliga utsträckning sker i marknadsmässig regi. För närvarande pågår också omfattande investeringar av olika aktörer i utbyggnad av bredbandsnät i ett stort antal kommuner. Utskottet anser att denna utveckling är positiv. De ekonomiska förutsättningarna för utbyggnaden varierar dock starkt över landet. Av riksdagens IT-politiska beslut följer att informationssamhället skall vara tillgängligt för alla. Enligt utskottets mening är det därför angeläget att regeringens förslag till stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät genomförs.

När det gäller de synpunkter som förts fram av motionärerna om den föreslagna finansieringsformen, att kreditera kommunernas skattekonton, vill utskottet framhålla att stödbeloppen kommer att redovisas öppet. Den föreslagna finansieringsformen motiveras vidare av sambandet med det förslag till skattereduktion för abonnenters bredbandsanslutning som regeringen nyligen har lämnat till riksdagen (prop. 2000/01:24).

Utskottet vill vidare klargöra att stödet avser investeringar i utbyggnad av ett lokalt allmänt tillgängligt telenät som möjliggör hög överföringskapacitet. Kravet på hög överföringskapacitet innebär ett prestationskrav men pekar

däremot inte ut någon särskild teknik för att uppnå prestationskravet. På detta sätt bibehålls teknikneutralitet vilket utskottet finner angeläget.

När det slutligen gäller de farhågor som förs fram av Owe Hellberg (v) om vissa mindre kommuners möjligheter att få stöd vill utskottet hänvisa till att enligt propositionen kommer regeringen att närmare se över principerna för fördelning av stödet till vissa av de glesbygdskommuner som får en förhållandevis hög kostnad. Utskottet vill också erinra om att trafikutskottet i samband med riksdagens IT-politiska beslut våren 2000, underströk särskilt angelägenheten av att den fortsatta utbygganden av IT-infrastrukturen följs upp och årligen redovisas för riksdagen. Det gäller såväl hur snabbt utbyggnaden sker som kostnaderna för utbyggnaden.

Utskottet tillstyrker mot denna bakgrund regeringens lagförslag och avstyrker motionerna T223 (m) yrkande 10, T229 (v), T713 (c) yrkande 2, T717 (m) yrkande 13 och T718 (fp) yrkande 5. Syftet med motion T229 (v) förutsätts dock komma att tillgodoses.

11.2 Tredje generationens mobiltelesystem

11.2.1 Bakgrund

Utvecklingen på området för mobiltelefoni har gått snabbt från den första generationens analoga system som NMT (Nordisk Mobil Telefoni) till den andra generationens digitala system som GSM (Global Service for Mobile Transmission). Tredje generationens mobiltelefoni, 3G, bygger på digital bredbandstelefoni med UMTS (Universal Mobile Telecommunications System) som teknisk standard. 3G har betydligt högre överföringskapacitet än vad som är möjligt med nuvarande GSM-nät. 3G kan därmed erbjuda mobilt Internet med multimedier och rörliga bilder i telefonen. För den tredje generationens mobiltelesystem krävs ett särskilt nät med nya basstationer över hela landet.

Med hänsyn till det begränsade frekvensutrymmet i etern för mobiltelefoni krävs någon form av tillståndsfördelning. Med nuvarande förutsättningar för frekvensutrymme har Post- och telestyrelsen bedömt att fyra tillstånd kan lämnas för UMTS. Vid fördelning av frekvenstillstånd tillämpas internationellt i huvudsak två metoder, nämligen dels en "skönhetstävling" där de företag som bäst uppfyller vissa urvalskriterier väljs, dels ett auktionsförfarande där de företag som är villiga att betala mest ges tillstånd. Dessa två metoder kan också kombineras.

11.2.2 Motionsförslag

Bo Lundgren m.fl. (m) framhåller i motion T201 att i många länder auktioneras UMTS-licenserna ut på marknadens villkor vilket optimerar konkurrensen, ger konsumenterna lägre avgifter samt dessutom ger betydande statsinkomster. Med hänvisning till de positiva erfarenheter som vunnits förordar motionärerna att ett auktionsförfarande införs efter det att Post- och telestyrelsen har granskat inkomna ansökningar och presenterat sina villkor. Därmed undviks enligt motionen risk för att tillståndsbeslutet överklagas vilket

Eva Flyborg m.fl. (fp) skriver i motionerna T703 och T718 att ett auktionsförfarande innebär att man får fram de företag som verkligen är villiga att satsa på den nya tekniken och som dessutom har kalkylerat att de klarar en sådan utbyggnad. En auktion är också en bättre urvalsprocedur än att Post- och telestyrelsen rangordnar företagen. Enligt motionärens mening utesluter heller inte telelagen ett ansökningsförfarande följt av en budgivningsrunda. Vidare hänvisas till att majoriteten av Europas länder har valt auktionsmodellen vid fördelning av UMTS-licenser. De nya internationella erfarenheter som därmed tillkommit motiverar ett nytt ställningstagande till hur licenserna bör fördelas i Sverige. Mot denna bakgrund och med tanke på de mycket stora belopp som skulle kunna vinnas på ett auktionsförfarande bör riksdagen hos regeringen begära att ett sådant genomförs.

11.2.3 Utskottets ställningstagande

Under maj månad har Post- och telestyrelsen (PTS) inlett förfarandet med tilldelning av UMTS-tillstånd. PTS fick den 1 september 2000 in tio ansökningar. Fyra licenser avses delas ut i slutet av november 2000 efter en "skönhetstävlan". Denna prövning sker i två steg. I det första steget kommer PTS bland annat att bedöma operatörernas finansiella kapacitet, tekniska planer, affärs-, marknads- och investeringsplaner samt deras sakkunskap på mobilkommunikationsområdet. I det andra steget sker en fördjupad prövning där utbyggnaden av näten står i fokus. Syftet är att ge tillstånd till operatörer som kan ge UMTS-näten en så snabb och stor spridning som möjligt, dvs. efter en bedömning av vilka sökanden som bäst uppfyller urvalskriterierna om bl.a. utbyggnadstakt samt befolkningsmässig och geografisk täckning.

Utskottet bedömer att 3G, som innebär digital bredbandstelefon med möjlighet till mobilt Internet, kan få stor betydelse för utvecklingen av informationssamhället. Sverige har i dag en världsledande position inom mobiltelefoni. När det gäller 3G ligger Sverige långt framme såväl beträffande utveckling och tillverkning av mobiltelesystem som utveckling av olika mobila Internettjänster.

Enligt utskottets mening är det angeläget att dessa utvecklingsmöjligheter för mobila tele- och IT-tjänster tas till vara genom en snabb utbyggnad av 3G som kommer hushåll och företag i hela landet till godo. Genom en bedömning av vilka företag som snabbast och med bäst geografisk täckning kan bygga ut sina mobiltelesystem skapar man garantier för att digital bredbands-telefoni kan byggas ut i hela landet. Enligt utskottets mening är därför gällande urvalssystem, "skönhetstävlan", bäst ägnad att främja det IT-politiska målet om att Sverige som första land skall bli ett informationssamhälle för alla.

Med det anförda avstyrks motionerna T201 (m) yrkande 19, T703 (fp) och T718 (fp) yrkande 4.

11.3.1 Regeringens förslag

I budgetpropositionen föreslås att regeringen bemyndigas att under år 2001, i fråga om ramanslaget 37:2 *Upphandling av samhällsätaganden*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 290 miljoner kronor under åren 2002–2004. Beställningsbemyndigandet avses användas för att trygga funktionshindrades behov av effektiva telekommunikationer och posttjänster genom upphandling. Det gäller bl.a. nummerupplysning för synskadade, texttelefoni, befordran av blindskriftsförsändelser, utsträckt lantbrevbärarservice för äldre och handikappade samt drift av en databas med samhällsinformation för personer med funktionshinder.

11.3.2 Utskottets ställningstagande

Upphandling av tjänster för att trygga funktionshindrades behov av telekommunikationer är enligt utskottets mening en viktig fråga. De tekniska hjälpmedel som finns och som fortsätter att utvecklas kan på många sätt underlätta de funktionshindrades situation. Det är viktigt att dessa möjligheter tas till vara. Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

11.4 Postens kassaservice och lantbrevbäring

11.4.1 Motionsförslag

Ett stort antal motioner tar upp frågor om postens kassaservice och lantbrevbäring. Flera av motionärerna har uppfattat att Posten AB överväger att lägga ner samtliga postkontor och försämra sin lantbrevbäring.

En sådan utveckling avvisas bestämt av Kenth Skårvik m.fl. (fp) som i motion T211 framhåller att, om de stationära postkontoren försvinner, är detta ett dråpslag för många orter i Sverige då det ytterligare utarmar den offentliga servicen. Det räcker inte att man flyttar postservicen till en butik eller bensinstation då detta vid många tillfällen kan vara det första steget mot en total nedläggning. Det finns dessutom många oklarheter om vad som händer med delar av servicen om samtliga postkontor läggs ner. Det finns t.ex. många äldre som inte har tillgång till Internet och som därmed inte kan sköta sina postaffärer den vägen. Frågan om vad som skall hända med poströstning är också olöst.

Sven Bergström m.fl. (c) skriver i motion T231 att postens kassaservice är viktig för många i landet. Möjligheten att genom sin lantbrevbärare och på olika serviceställen samt på postkontor betala sina räkningar måste bevaras. Motionärerna framhåller vidare att kassaservicens funktion är det som är det viktiga, inte driftsformerna. Centerpartiet förordar därför en mångfald av lösningar för att garantera kassaservicen. Det viktiga är att Postens kassaservice bevaras och utvecklas.

Likartade synpunkter redovisar även Agne Hansson m.fl. (c) som i motion T831 framhåller att smålänningar såväl som andra måste garanteras en god post- och kassaservice till enhetliga priser och med rimliga distributionstider.

I motion T212 framför Johnny Gylling m.fl. (kd) att Kristdemokraterna inte motsätter sig varje förändring av antalet serviceställen. På flera håll har det varit riktigt att låta ett lokalt postkontor ersättas av serviceställen som kan erbjuda ökad tillgänglighet och förbättrad service. Men antalet serviceställen kan inte minskas totalt sett utan mycket stora men för konsumenterna. Kristdemokraterna anser vidare att lantbrevbärarna utgör en viktig institution också i framtiden och kan inte se att Posten visat att servicen kan bibehållas för allmänheten om lantbrevbärarna upphör med sin kassaservice.

Ulla-Britt Hagström och Rosita Runegrund (båda kd) skriver i motion T828 att många, inte minst äldre personer, är bekymrade över nedläggningen av postkontoren. För att tillgodose medborgarnas behov måste alternativa vägar sökas. På vissa orter i landet samverkar Posten med så kallade medborgarkontor. Ett medborgarkontor kan också ge informationsservice till personer som själva inte kan använda datorer.

Sofia Jonsson (c) och Johan Pehrson (fp) framhåller i motion T811 att det finns många frågetecken om Postens framtida service. Vad innebär det att "grundläggande kassaservice" garanteras? Hur skall t.ex. Postens tjänster som valförrättare vid de allmänna valens poströstning utövas? Ett annat problem är säkerheten. I den nya organisationen skall postkontoren flytta sin service till bl.a. bensinstationer som redan i dag har hög ränsrisk. Det är därför av stor vikt såväl för kunder som för personal att Posten och regeringen tillhandahåller brottsförebyggande åtgärder för de nya serviceställena (yrkande 1).

Motionärerna framhåller vidare att en stor grupp av människor inte har möjligheter att använda moderna tekniska lösningar för bl.a. betalningsförmedling. Det kan bero på bristande ekonomiska förutsättningar men även på okunskap om den nya tekniken. Många i den äldre generationen kan varken ta sig in till staden för att uppsöka postkontoret eller använda den nya tekniken. Utan lantbrevbärare blir denna grupp av människor än mer isolerade. Det är därför viktigt att en god postservice garanteras i hela landet (yrkande 2).

Tullia von Sydow m.fl. (s) konstaterar i motion T835 att människors behov av Postens tjänster har förändrats snabbt under senare år. Eftersom flertalet betalningar numera sker automatiskt eller med giro har privatpersoners behov av att besöka posten minskat kraftigt. Dessutom tar elektronisk post och annan ny teknik över alltmer av postgången. Trots detta är det oerhört viktigt att bra postservice inklusive betalnings- och kassaservice upprätthålls i hela landet. Särskilt småföretagare i glesbygden är beroende av att kassaservicen fungerar på ett bra sätt. Staten måste därför även fortsättningsvis ta ansvar för att upprätthålla god postservice med väl fungerande betalnings- och kassaservice i hela landet.

Agneta Lundberg m.fl. (s) redovisar i motion T232 samma uppfattning och instämmer i kravet på att staten bör ta ansvar för såväl en bra postservice som en väl fungerande betalnings- och kassaservice.

11.4.2 Utskottets ställningstagande

Utskottet vill först klargöra att enligt postlagen (1993:1684) skall det finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som innebär att alla kan ta emot brev och andra adresserade försändelser som väger högst tjugo kilo. Det skall vidare finnas en möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser samt försäkrade och kvitterade av mottagaren. Dessutom skall enstaka försändelser befordras till enhetliga priser.

Enligt postlagen ansvarar staten även för en rikstäckande kassaservice som innebär att alla i hela landet skall ha möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser. Bestämmelsen kompletteras med ett avtal mellan staten och Posten AB. Enligt avtalet förbinder sig Posten AB att erbjuda en daglig grundläggande kassaservice. För att tillhandahålla denna tjänst, där det inte är kommersiellt motiverat, får Posten AB för närvarande en ersättning från staten på 200 miljoner kronor per år. Enligt det gällande avtalet mellan staten och Posten AB skall kassaservice tillhandahållas fem dagar i veckan. Kassatjänsterna utförs dels vid Postens fasta kassaställen (postkontor, Post i butik etc.), dels av lantbrevbärarna.

Statens avtal med Posten AB går ut den 1 april 2001. I budgetpropositionen föreslår regeringen att nuvarande ordning med ersättning till Posten AB för den rikstäckande kassaservicen skall bibehållas tills vidare i väntan på den fortsatta beredningen av hur den grundläggande kassaservicen skall säkerställas framöver. Regeringen föreslår därmed inga förändringar i förhållande till dagens läge när det gäller kassaservice och lantbrevbäring.

Utskottet vill vidare hänvisa till att näringsminister Björn Rosengren i en interpellationsdebatt i riksdagen den 17 oktober klargjort de krav som riktats mot Posten AB i samband med det förändringsarbete som bedrivs inom företaget. Kraven innebär följande:

- Förändringar i kontorsnätet skall ske varsamt och innebära en förbättrad service. Inga postkontor skall stängas förrän det finns ett bättre alternativ till dagens service på plats.
- Postens AB:s lantbrevbärarservice skall bibehållas.
- Postens AB:s kontorsnät skall även i fortsättningen vara rikstäckande och i varje kommun skall det finnas minst ett kontor.
- Tillgången på grundläggande kassaservice skall även i framtiden vara lika omfattande som i dag. I begreppet grundläggande kassaservice skall, vid sidan av att betala räkningar, ta ut kontanter på värdehandlingar samt att göra insättningar och uttag med bankkort från konton, även utlandsbetalningar och dagskassahantering ingå.

Postens ledning har informerat utskottet om hur dess verksamhet kommer att utformas för att tillgodose ägarens krav.

Utskottet anser i likhet med motionärerna att det är nödvändigt att det finns en väl fungerande betalnings- och kassaservice i hela landet. Av det anförda följer att något initiativ från riksdagens sida inte är erforderligt för att skapa garantier för att så sker. Utskottet anser dock att regeringen bör redovisa för riksdagen hur betalnings- och kassaservicen utvecklas samt kostnaderna för den och konsekvenserna för Postens verksamhet och ekonomi.

Utskottet avstyrker därmed motionerna T211 (fp) yrkande 28, T212 (kd) yrkandena 36 och 37, T231 (c) yrkande 26, T232 (s) yrkande 11, T811 (c, fp), T828 (kd), T831 (c) och T835 (s). Syftet med motionsyrkandena bedöms komma att bli tillgodosett.

11.5 Postal infrastruktur

11.5.1 Motionsförslag

Sven Bergström m.fl. (c) framhåller i motion T231 att den postala infrastrukturen är av stor betydelse för en fungerande posttjänst. Med postal infrastruktur avses exempelvis system för postboxar, adressändring och efter-sändning samt postnummer. Det bör enligt motionen utredas om en legal definition av begreppet postal infrastruktur bör införas i postlagen. I sammanhanget understryks att möjligheten till en god postservice i hela landet inte får äventyras.

11.5.2 Utskottets ställningstagande

Riksdagen gav våren 1999 regeringen till känna att postlagen bör tillföras en definition av begreppet postal infrastruktur och att regeringen, efter en utredning, bör återkomma till riksdagen med förslag härom (prop. 1998/99:95, bet. 1989/99:TU11, rskr. 1989/99:237). Post- och telestyrelsen har därefter på regeringens uppdrag utrett denna fråga.

Enligt utredningen bedömer PTS att de nyligen genomförda ändringarna i postlagen, tillsammans med vissa övriga förändringar som skett på postmarknaden, tillgodoser de uppställda målen om att säkerställa en konkurrensneutral tillgång till den befintliga postala infrastrukturen. Det är därför inte längre erforderligt att införa en definition av begreppet postal infrastruktur i postlagen. Enligt PTS är det emellertid inte uteslutet att utvecklingen kan leda till att ett sådant behov kan uppstå.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att en väl fungerande postmarknad med olika aktörer kräver en konkurrensneutral tillgång till den postala infrastrukturen. Som PTS utredning klarlägger är det dock inte lämpligt att nu införa en definition av begreppet postal infrastruktur i postlagen. Av regeringens redovisning i budgetpropositionen framgår att parterna på postmarknaden numera har enats i en rad viktiga frågor som möjliggör en mer likvärdig tillgång till den postala infrastrukturen. PTS har därvid verksamt medverkat till ett bättre samutnyttjande av denna infrastruktur.

Utskottet välkomnar denna utveckling och förutsätter att behovet av en eventuell lagreglering uppmärksammas i samband med den fortsatta uppföljningen av postmarknadens funktion och effektivitet. Med det anförda finner

11.6 Postlagen

11.6.1 Motionsförslag

I motion T231 konstaterar Sven Bergström m.fl. (c) att trots att det har gått snart tio år sedan postmarknaden avreglerades delar de små nystartade postföretagen ut förhållandevis små postmängder. En förklaring till detta kan vara att Post- och telestyrelsen (PTS) inte har samma skyldigheter att främja konkurrensen på postområdet som den har på teleområdet. Enligt motionärerna är det av yttersta vikt för de små postoperatörerna, och i slutändan för kunderna, att konkurrensen inte är regelvidrig. Därför är det viktigt att PTS även får i uppdrag att aktivt verka för en ökad konkurrens på postområdet.

Mikael Johansson m.fl. (mp) framhåller i motion T814 att trots en avreglerad postmarknad dominerar fortfarande Posten AB med en marknadsandel på 95 %. Den troligen viktigaste förklaringen till den bristande konkurrensen är att Post- och telestyrelsen har ett begränsat mandat när det gäller konkurrensfrågor. Enligt motionärerna är det viktigt att konkurrensbrott beivras och åtgärdas med stor snabbhet eftersom de små postoperatörerna i annat fall kommer att gå i konkurs på grund av bristande ekonomiska resurser. I andra länder har ofta sektorsmyndigheten på området ansvar för konkurrensfrågor med hänsyn till dess sakkompetens. Det är också fallet i Sverige när det gäller teleområdet där PTS, med stöd av telelagen, kan agera kraftfullt för att främja en väl fungerande marknad. Det finns inget särskilt skäl till att inte motsvarande skyldighet finns i postlagen. Motionärerna förordar mot denna bakgrund att regeringen lägger fram förslag till ändring i postlagen i syfte att stärka Post- och telestyrelsens roll i konkurrensfrågor.

11.6.2 Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas uppfattning om vikten av en väl fungerande postmarknad och konstaterar att Konkurrensverket med stöd av konkurrenslagen verkar i enlighet med detta syfte. Post- och telestyrelsen har därtill till uppgift att främja att det postpolitiska målet om bl.a. en posttjänst av god kvalitet uppfylls i hela landet till rimliga priser. PTS skall också enligt sin instruktion årligen i sin årsredovisning redovisa bl.a. förändringar av post- och kassaservicen i landets alla delar samt konkurrenssituationen inom postområdet.

I PTS senaste årsrapport till regeringen, med titeln Service och Konkurrens III, redovisas konkurrenssituationen på postområdet (Dnr 00-4058). När det gäller nya aktörers marknadsförutsättningar framgår av rapporten att för den som vill etablera sig på marknaden för sändningar (industriell post) finns det i dag inga definitiva hinder. Ett framgångsrikt sådant företag torde emellertid vara mycket volymberoende och därmed kräva stora kapitalinsatser och finansiell uthållighet. PTS framhåller i sammanhanget att en viktig förutsättning för konkurrens är att Posten i enlighet med en tidigare dom från Mark-

nadsdomstolen inte tillåts att utan objektivt godtagbara skäl tillämpa olika priser för olika kunder eller geografiska områden. För enstaka brev (daglig-post) anser PTS att det är lättare att etablera sig. Den potentiella marknaden för de aktuella företagen är emellertid enligt PTS begränsad i första hand beroende på att de inte ingår i ett riksnät utan endast kan befordra lokalpost.

När det gäller motionärernas önskemål om en ändring av postlagen vill utskottet tillägga att i enlighet med riksdagens postpolitiska beslut våren 1999 har PTS fått en utökad medlarroll när det gäller postoperatörernas tillgång till andra postoperatörers anläggningar för postöverlämning till mottagare. PTS har också på regeringens uppdrag tagit en rad andra initiativ för att främja en väl fungerande postmarknad. Utskottet vill vidare framhålla att av den tidigare nämnda PTS-rapporten framgår inte att myndigheten önskar få vidgade befogenheter eller att nuvarande postlag skulle behöva förändras i enlighet med motionärernas önskemål. Utskottet är mot denna bakgrund inte nu berett att förorda någon ändring av postlagen.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla att det i många länder fortfarande finns ett postmonopol. Postföretag kan därmed med stöd av skyddade hemmamarknader skapa finansiellt utrymme som kan utnyttjas på exempelvis den svenska postmarknaden. De enda länder som fullt ut avskaffat det lagstadgade monopoliet för posttjänster är Sverige, Finland, Nya Zeeland och Argentina. I Finland är dock konkurrensutsättningen enligt PTS bedömning i praktiken obefintlig då kraven på en potentiell ny postentreprenör är så höga att någon sådan ännu inte beviljats licens att bedriva postverksamhet.

Sedan 1997 finns ett EG-direktiv (67/97/EG) som syftar till att det skall finnas en inre marknad även för posttjänster. Direktivet tillåter dock fortfarande att medlemsstaterna konkurrenskyddar befordran av försändelser som väger högst 350 gram eller har ett pris som understiger fem gånger normalportot. Inom EU behandlas för närvarande ett nytt postdirektiv som sannolikt kommer att innehålla förslag som medger att de EU-länder som så önskar kan behålla vissa begränsade monopol ytterligare en tid. Utskottet vill med anledning härav framhålla vikten av att Sverige kraftfullt verkar inom EU för att postföretagen ges mer likartade förutsättningar.

Utskottet ser mot denna bakgrund inte någon anledning för riksdagen att nu ta något initiativ med anledning av motionerna T231 (c) yrkande 25 och T814 (mp) varför de avstyrks. Syftet med motionsyrkandena om att främja utvecklingen av en effektiv och väl fungerande postmarknad förutsätts dock komma att tillgodoses.

12 Uppföljning och utvärdering

Enligt budgetlagen gäller att regeringen för riksdagen skall redovisa de mål som åsyftas och de resultat som uppnåtts på olika verksamhetsområden. I det följande redovisas hur riksdagens krav på att få ett relevant beslutsunderlag beaktas i årets budgetproposition för utgiftsområde 22 Kommunikationer.

- *Läsbarheten bör förbättras*

Utskottet konstaterar att insatser under det senaste året har genomförts för att förstärka mål- och resultatstyrningen inom utgiftsområde 22 Kommunikat-

ioner. I jämförelse med tidigare redovisning har budgetpropositionens läsbarhet förbättrats. Det gäller såväl struktur som innehåll. Antalet rubriker har exempelvis minskats i syfte att minska upprepningar. Budgetpropositionen är dock i vissa fall så komplicerad och fylld med budgetteknik att den endast kan förstås av ett begränsat antal fackmän. Riksdagens och allmänhetens insyn kräver en lättläst och välstrukturerad redovisning av utgiftsområdet. Klarhet och begriplighet är normalt en förutsättning för alla former av kvalitetssäkring av beslutsunderlaget. Fortsatta insatser för ökad läsbarhet och förståelse är därför angelägna.

- *Tydligare anslagsredovisningar*

Utskottet bedömer att propositionens anslagsredovisningar i flera fall har blivit tydligare. Eftersom pris- och löneomräkningar samt överföringar från och till anslag redovisas i samband med anslagsberäkningen syns tydligare reella förändringar av anslagsnivåerna. Samtidigt gäller att medelsomföringar mellan enskilda utgiftsanslag, ändrade förutsättningar samt förändringar av anslagens omfattning, syfte och benämning gör det svårt i vissa fall att bedöma den statliga resursförbrukningen. Det gäller exempelvis förslaget att regeringen får använda medel från Vägverkets och Banverkets administrationsanslag för visst utredningsarbete utan att någon beloppsgräns anges. Redovisningen av medelsanvändningen för enskilda anslag kan också utvecklas. Anslaget för upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional persontrafik uppgår till nära 800 miljoner kronor. Det finns i propositionen ingen beskrivning av hur medlen avses fördelas på olika trafikslag eller regioner.

Enligt utskottets mening är tillgången till konsekvensanalyser av regeringens medelsförslag och jämförbar information om verksamhetens tidigare resultat och resursförbrukning av betydelse för att systemet med mål- och resultatstyrning skall kunna fungera. Det är därför viktigt att redovisningen av anslagsförslagen och resursutvecklingen vidareutvecklas.

- *Mål- och resultatredovisningar bör vidareutvecklas*

Budgetpropositionen för 2001 innehåller en utvecklad resultatinformation om såväl 1998 års transportpolitiska beslut som om de post-, IT- och telepolitiska målen. Utskottet ser positivt på att redovisningen av uppnådda resultat har byggts ut och koncentrerats mer på mål för olika verksamheter. Det visar sig dock att det i vissa fall är svårt att redovisa uppnådda resultat på grund av att de olika delmålen inom utgiftsområdet inte alltid är tillräckligt tydliga. Möjligheten att bedöma effektivitet och måluppfyllelse blir då begränsad. Av regeringens redovisning framgår vidare bl.a. att verksamhetsmålen för Vägverket behöver övervägas med utgångspunkt från vad som är möjligt för Vägverket att uppnå med tillgängliga resurser.

En viktig förutsättning för att utskottet skall kunna bedöma förslagen till medelsanvisningar är att det finns en resultatanalys av föregående års verksamhet. Det bör också finnas en bedömning av i vilken utsträckning som målen har uppnåtts och, om de inte har uppnåtts, vad som är orsaken till detta. Enligt utskottets mening är det mot denna bakgrund angeläget med ett fortsatt utvecklingsarbete för att skapa tydliga, meningsfulla och uppfölj-

ningsbara mål samt information om resultat och resursutnyttjande som bl.a. går att jämföra över tiden.

När det gäller iakttagelser från räkenskapsrevisionen redovisas i vissa fall att revisorerna inte haft några erinringar eller att revisorerna haft invändningar samt regeringens slutsatser. Utskottet anser det angeläget att samtliga revisionsrapporter redovisas.

- *Långsiktiga ekonomiska förpliktelser bör förtydligas*

Regeringens redovisning har förbättrats genom införandet av beställningsbemyndiganden för Vägverket och Banverket. Det innebär att ökad klarhet vunnits om framtida ekonomiska förpliktelser. Den närmare beskrivningen av bemyndigandena för trafikupphandling och upphandling av samhällsåtgärderna inom post- och teleområdet är dock inte helt tydlig. Beskrivningen av i vilken utsträckning som statsbudgeten är in-tecknad för att betala räntor och amorteringar på lån m.m. för trafikens infrastruktur är vidare i vissa fall begränsad till i huvudsak det närmaste budgetåret.

Med hänsyn till att regeringens förslag om upphandling är så vittgående såväl tids- som beloppsmässigt är det enligt utskottets mening angeläget med en närmare beskrivning av hur medlen avses användas. Enligt utskottets mening bör beskrivningarna av de långsiktiga utfästelser som ställts ut för utbyggnaden av järnvägsnätet och Öresundsbron förtydligas så att ökad klarhet vinnas om framtida anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån.

- *Bedömning av forsknings- och utvecklingsinsatser*

Sektorsforskningsorganet inom kommunikationssektorn, Kommunikationsforskningsberedningen (KFB), upphör som myndighet den 31 december 2000. Verksamheten övertas därefter av det nybildade verket för innovationssystem som ingår i utgiftsområde 24 Näringsliv. Kvar inom utgiftsområde 22 är Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) samtidigt som Vägverket och Banverket förfogar över vissa FoU-medel.

Utskottet konstaterar att budgetpropositionen inte redovisar resultatet av forsknings- och utvecklingsinsatserna inom utgiftsområde 22. Med tanke på kommunikationsforskningens viktiga roll för att uppnå bl.a. 1998 års transportpolitiska beslut anser utskottet att en sådan redovisning bör ges.

- *Internationella perspektiv alltmera viktigt*

Budgetpropositionens beskrivning av den internationella utvecklingen inom utskottets politikområden är betydelsefull. Som utskottet framhöll i fjolårets budgetbetänkande kan jämförelser med verksamheter i andra länder vara av intresse för att bedöma effektiviteten inom kommunikationsområdet. Utskottet anser att resultatanalyser byggd på en systematisk och kontinuerlig jämförelse av effektiviteten i form av produktivitet, kvalitet, pris och arbetsprocess med liknande verksamheter, s.k. benchmarking, kan vara värdefullt och ge underlag för slutsatser om effektiviteten inom områden där den inhemska marknaden är begränsad.

Utskottet anser att med en kvalitetshöjning av resultatinformationen och tydligare budgetförslag kan budgetpropositionen förbättras ytterligare. Av regeringens redovisning framgår att det fortsatta arbetet med att utveckla den ekonomiska styrningen syftar till att det inom varje politikområde skall finnas en dokumenterad strategi, en långsiktig plan, som redovisar hur försörjningen av resultatinformation skall hanteras. Trafikutskottet bedömer att detta arbete är viktigt och är för sin del berett att aktivt delta genom att precisera informationsbehov och krav på beslutsunderlag.

Utskottet hemställer

Anslag1. beträffande *anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer*

att riksdagen med bifall till proposition 2000/01:1 utgiftsområde 22 Kommunikationer yrkande 29 samt med avslag på motionerna 2000/01:T211 yrkande 29, 2000/01:T212 yrkande 43, 2000/01:T219, 2000/01:T223 yrkandena 1–8, 2000/01:T357 och 2000/01:Fi211 yrkande 23 anvisar anslag för budgetåret 2001 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt utskottets förslag i bilaga 2,

Vägar2. beträffande *finansiering av visst utredningsarbete*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag godkänner att regeringen får använda medel från anslaget 36:1 *Vägverket: Administration* för att utreda alternativ finansiering av infrastruktur samt för andra transportpolitiska utredningar,

3. beträffande *låneram för vissa tillgångar m.m.*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag godkänner att regeringen för år 2001 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 1 600 000 000 kr för Vägverket för inköp av omsättningstillgångar, anläggningstillgångar och för byggande av broar som ersätter färjor,

4. beträffande *finansiering av vissa kapitalkostnader*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag godkänner att anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* får användas för att betala ränta och amorteringar på lån upptagna 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, väg E 4 trafikplats Hallunda, Södra länken och övriga lånefinansierade Stockholmsprojekt samt lånefinansierade projekt inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen,

5. beträffande *ekonomiska förpliktelser*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag bemyndigar regeringen att under år 2001 i fråga om ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 28 400 000 000 kr efter år 2001.

6. beträffande *Vägverkets organisation*

att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T329 och 2000/01:T356,

res. 1 (m)

7. beträffande *enskilda vägar*

att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T211 yrkande 24, 2000/01:T323, 2000/01:T337 yrkande 2 och 2000/01:T344 yrkande 4,

res. 2 (m)

8. beträffande *färjetrafik*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T331, 2000/01:T350,
2000/01:T355, 2000/01:T369, 2000/01:T391, 2000/01:N318 yrkande
4 och 2000/01:Bo508 yrkande 4.

9. beträffande *ersättning av färjor*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T342 yrkande 1,
res. 3 (fp)

10. beträffande *riktlinjer för vägs skyltning*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T215 yrkande 4, 2000/01:
T306, 2000/01:T317 yrkandena 1, 2 och 4, 2000/01:T379, 2000/01:
T390, 2000/01:T399, 2000/01:T410, 2000/01:T453, 2000/01:T475
och 2000/01:Sk1025 yrkande 10,
res. 4 (m, kd, c, fp)

11. beträffande *besvärsordning vid överklaganden*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T317 yrkande 3 och
2000/01:T440,
res. 5 (m, kd, c, fp)

12. beträffande *vägsalt*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T361,
res. 6 (c)

13. beträffande *statliga garantier till SVEDAB*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag godkänner att anslagen
36:2 *Väghållning och statsbidrag* och 36:4 *Banverket: Banhållning
och sektorsutgifter* får användas för att täcka förluster vid infriande
av kapitaltäckningsgarantin till SVEDAB och eventuella förluster i
samband med Riksgäldskontorets utlåning till SVEDAB,

14. beträffande *kapitaltäckning till SVEDAB*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på
motion 2000/01:T813 godkänner att regeringen under år 2001 får be-
sluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 310 000 000 kr för
Vägverket och Banverket tillsammans, för att finansiera ett kapitaltill-
skott till SVEDAB samt räntan under ett år för detta lån,
res. 7 (m)
res. 8 (c)

15. beträffande *järnvägstrafikens kostnadsansvar för Öresundsbron*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T212 yrkande 23, 2000/01:
T231 yrkandena 7–9, 2000/01:T519 yrkande 6 och 2000/01:T802,
res. 9 (m, kd, c, fp)

16. beträffande *Öresundsbronns prissättning*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T801 och 2000/01:T812,
res. 10 (v)

17. beträffande *ekonomisk utredning*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T827,
res. 11 (v, c)

18. beträffande *färjetrafiken i norra Öresund*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T836,

19. beträffande *ekonomiska förpliktelser*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag bemyndigar regeringen att under år 2001 i fråga om ramanslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 6 300 000 000 kr efter år 2001,

20. beträffande *kapillära bannätet*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag godkänner att Banverket får använda högst 27 400 000 kr från anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* till investeringar i anslutning till det kapillära nätet i samverkan med externa intressenter,

21. beträffande *låneram*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag godkänner att regeringen för år 2001 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 9 000 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, produktions- och telenätsutrustning, rörelsekapital, finansiering av omsättningstillgångar 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,

22. beträffande *finansiering av visst utredningsarbete*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag godkänner att regeringen får använda medel från anslaget 36:3 *Banverket: Administration* för att utreda alternativ finansiering av infrastruktur samt för andra transportpolitiska utredningar,

23. beträffande *finansiering av kapitalkostnader m.m.*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag godkänner att anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* får belastas med kostnader för räntor och amorteringar för lån upptagna i Riksgäldskontoret,

24. beträffande *Banverkets produktionsverksamhet*

att riksdagen avslår motion 2000/01:T519 yrkande 8,
res. 12 (m, kd, fp)

25. beträffande *konsekvensanalys*

att riksdagen avslår motion 2000/01:T212 yrkande 22,

26. beträffande *banavgifternas storlek*

att riksdagen avslår motion 2000/01:T223 yrkande 9,
res. 13 (m, fp)

Statens järnvägar27. beträffande *ekonomiska mål för SJ m.m.*

att riksdagen godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Statens järnvägar för perioden 2001–2003 i enlighet med vad regeringen förordar,

28. beträffande *finansiella befogenheter för SJ*
att riksdagen bemyndigar regeringen att för år 2001 ge Statens järnvägar samt det eller de nya SJ-bolagen finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

29. beträffande *verksamhetsinriktning för SJ*
att riksdagen avslår motion 2000/2001:T519 yrkande 4,

30. beträffande *privatisering av SJ*
att riksdagen avslår motion 2000/2001:T519 yrkande 15,
res. 14 (m, fp)

Sjöfart

31. beträffande *vidgade statliga insatser för sjöfartsnäringen*
att riksdagen med anledning av motionerna 2000/01:T211 yrkande 17 i denna del, 2000/01:T212 yrkandena 27 och 28, 2000/01:T601, 2000/01:T603 yrkande 2, 2000/01:T604 i denna del, 2000/01:T616, 2000/01:T623 yrkande 2, 2000/01:T642 yrkande 9, 2000/01:T655, 2000/01:T661 och 2000/01:T663 samt med avslag på motion 2000/01:T642 yrkande 7 i denna del och yrkande 14 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

res. 15 (m)

32. beträffande *EU:s sjöfartspolitik*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T211 yrkande 17 i denna del, 2000/01:T212 yrkande 29, 2000/01:T231 yrkande 20, 2000/01:T603 yrkande 1, 2000/01:T604 i denna del, 2000/01:T618, 2000/01:T623 yrkande 1, 2000/01:T642 yrkande 7 i denna del och 2000/01:T648,

33. beträffande *handelsjöfartens kostnadsansvar och Sjöfartsverkets ekonomiska mål i fråga om farledsavgifterna*
att riksdagen med avslag på motionerna 2000/01:T204 yrkande 3, 2000/01:T602, 2000/01:T642 yrkandena 5 och 8 samt 2000/01:T657 godkänner ekonomiska mål för Sjöfartsverket för perioden 2001–2003 i fråga om farledsavgifterna i enlighet med vad regeringen förordar,

res. 16 (m)

34. beträffande *ekonomiska mål i övrigt och investeringsplan m.m. för Sjöfartsverket*
att riksdagen

dels godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2001–2003 i enlighet med vad regeringen förordar i de delar som inte omfattas av vad utskottet hemställt ovan,

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

dels bemyndigar regeringen att för år 2001 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

dels godkänner vad regeringen anför om finansiering av kostnader med anknytning till M/S Estonias förlisning,

35. beträffande *investeringar i farleder till Göteborgs hamn*
att riksdagen med avslag på motion 2000/01:T642 yrkande 16 godkänner vad regeringen förordar därom,

res. 17 (m)

36. beträffande *Handelsflottans kultur- och fritidsråd*
att riksdagen godkänner vad regeringen förordar därom,

37. beträffande *Vänersjöfart m.m.*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T211 yrkande 19, 2000/01:T212 yrkandena 30 och 31, 2000/01:T216 yrkande 2, 2000/01:T609, 2000/01:T620 yrkandena 1–5 och 7, 2000/01:T621, 2000/01:T640 yrkande 5, 2000/01:T642 yrkande 6, 2000/01:T643 yrkandena 1–3, 2000/01:T650, 2000/01:T658, 2000/01:T659 och 2000/01:N386 yrkande 7,

res. 18 (m, kd, c, fp)

38. beträffande *sjösäkerhets- och havsmiljöfrågor*
att riksdagen avslår 1999/2000:T210 yrkandena 26 och 33, 1999/2000:T616 yrkande 11, 2000/01:T212 yrkande 26, 2000/01:T606, 2000/01:T610, 2000/01:T629, 2000/01:T642 yrkande 12, 2000/01:T652 och 2000/01:T653,

39. beträffande *skärpt säkerhetslagstiftning för fartyg i kustsjöfart m.m.*

att riksdagen avslår motion 2000/01:T640 yrkandena 1 och 3,

40. beträffande *erosionsskador*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T617,

41. beträffande *bemannning av utsjöplatser*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T614 och 2000/01:T651,

42. beträffande *återinförande av fritidsbåtsregistret*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T613 yrkande 1, 2000/01:T627 yrkande 1, 2000/01:T638 och 2000/01:642 yrkande 17,

res. 19 (m, kd, fp)

res. 20 (v) – motiv

43. beträffande *förarbevis*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T626 yrkande 1 och 2000/01:L905 yrkande 1,

44. beträffande *sjöräddningscentral på Gotland*
att riksdagen avslår motion 2000/01:Fö205 yrkandena 1 och 2,

45. beträffande *sjöfartens behov av forskning och utveckling*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T640 yrkande 4,

res. 21 (v)

46. beträffande *färjelinjen mellan Limhamn och Dragör*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T642 yrkande 15,

Luftfart

47. beträffande *ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket m.m.*

att riksdagen

dels godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2001–2003 i enlighet med vad regeringen förordar,

dels bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,

dels bemyndigar regeringen att för år 2001 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

48. beträffande *luftfartens expansion*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T641 yrkande 2,
res. 22 (v)

49. beträffande *Luftfartsverkets roller och organisationsstruktur*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T212 yrkande 35 och 2000/01:T231 yrkande 15,
res. 23 (m, kd, fp)
res. 24 (c)

50. beträffande *Luftfartsverkets huvuduppgifter*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T641 yrkande 9,
res. 25 (v)

51. beträffande *stöd till olönsamma linjer*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T232 yrkande 12, 2000/01:T608 och 2000/01:T646,

52. beträffande *stöd till icke statliga flygplatser*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T215 yrkande 7, 2000/01:N268 yrkande 9 och 2000/01:N325 yrkande 7,
res. 26 (fp)

53. beträffande *ny regionflygplats i Östergötlands län*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T630,

54. beträffande *kostnadseffekterna av Luftfartsverkets nya avgiftstarriff*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T633,

55. beträffande *privatisering av statliga flygplatser*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T201 yrkande 15 och 2000/01:Ub807 yrkande 12,
res. 27 (m)

56. beträffande *delprivatisering av kluster av flygplatser*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T231 yrkande 16,
res. 28 (c)

57. beträffande *förstatligande av kommunala flygplatser*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T641 yrkande 10,
res. 29 (v)

58. beträffande *privata och kommunala alternativ*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T212 yrkande 34,
res. 30 (kd)

59. beträffande *statens ägarandel i SAS Sverige AB*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T211 yrkande 2,
res. 31 (m, fp)

60. beträffande *konkurrensen inom den inrikes luftfarten*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T211 yrkande 15,
res. 32 (fp)

61. beträffande *flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T201 yrkandena 16 och 17,
2000/01:T231 yrkandena 17–19, 2000/01:T624 yrkande 1, 2000/01:
T625, 2000/01:T628, 2000/01:T649, 2000/01:T662 och 2000/01:N321
yrkande 10,

res. 33 (m)

res. 34 (c)

62. beträffande *Landvetters flygplats*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T230 yrkande 16 och
2000/01:T639,

res. 35 (c, fp)

63. beträffande *slottidssystemet*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T632 och 2000/01:T641 yr-
kande 11,

res. 36 (v)

64. beträffande *handel med slottider*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T211 yrkande 16,

65. beträffande *miljöfrämjande åtgärder*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T641 yrkande 7,

res. 37 (v)

66. beträffande *åtgärder mot brottsliga handlingar*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T212 yrkande 33,

res. 38 (kd)

67. beträffande *motorflygklubbarnas verksamhetsförutsättningar*
att riksdagen med anledning av motion 2000/01:T660 som sin mening
ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

68. beträffande *Statens haverikommission*
att riksdagen godkänner vad regeringen förordar om Statens haveri-
kommission,

Färdtjänst

69. beträffande *färdtjänst*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T427 yrkande 1, 2000/01:
T804, 2000/01:T805, 2000/01:T806, 2000/01:T809, 2000/01:T810,
2000/01:T815, 2000/01:T816, 2000/01:T817, 2000/01:T818, 2000/01:
T819, 2000/01:T821, 2000/01:T822, 2000/01:T823, 2000/01:T825,
2000/01:T832, 2000/01:T833, 2000/01:So354 yrkande 8, 2000/01:
So456 yrkande 15, 2000/01:So538 yrkande 17 och 2000/01:So540 yr-
kande 9,

Kollektivtrafik

70. beträffande *översyn av trafik huvudmannareformen m.m.*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T212 yrkandena 4–6,
2000/01:T229 yrkande 3, 2000/01:T231 yrkande 13, 2000/01:T232
yrkande 14, 2000/01:T419, 2000/01:T519 yrkande 14, 2000/01:T829
och 2000/01:N319 yrkande 2,

71. beträffande *Rikstrafiken*
att riksdagen lämnar proposition 2000/01:1 utgiftsområde 22 yrkande
26 utan åtgärd,

72. beträffande *femåriga avtal*
att riksdagen med anledning av proposition 2000/01:1 utgiftsområde 22 yrkande 27 samt med avslag på motion 2000/01:T519 yrkande 3 bemyndigar regeringen att under år 2001, i fråga om ramanslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandling*, ingå förpliktelser som omfattar högst fem år och som, inklusive tidigare åtaganden, innebär utgifter på högst 3 950 000 000 kr,

73. beträffande *fortsatt stöd till trafikhuvudmännen*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T232 yrkande 13, 2000/01:T512, 2000/01:T513 yrkande 1, 2000/01:T517 yrkande 4, 2000/01:T530 yrkande 4, 2000/01:T533, 2000/01:T808 och 2000/01:T824,

Gotlandstrafiken

74. beträffande *regeringens lagförslag*
att riksdagen antar förslaget till lag med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter,

75. beträffande *översyn av Gotlandstrafiken*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T231 yrkande 21, 2000/01:T605, 2000/01:T607 yrkande 1, 2000/01:T611, 2000/01:T634, 2000/01:T636, 2000/01:T642 yrkande 13, 2000/01:T644, 2000/01:T656, 2000/01:T807 och 2000/01:N263 yrkande 7,

76. beträffande *Gotlandstrafiken – en vägfråga*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T211 yrkande 21, 2000/01:T607 yrkande 2, 2000/01:T635 och 2000/01:N268 yrkande 6,

res. 39 (v, fp)

77. beträffande *färjeförbindelser*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T615 och 2000/01:T619,

Forskning och SMHI

78. beträffande *prioritering av forskningsområden*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T212 yrkande 42,

79. beträffande *SMHI:s observationsmaterial*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T838,
res. 40 (kd)

80. beträffande *spårtaxi*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T834,

IT, Tele och Post

81. beträffande *kommunalt IT-stöd*
att riksdagen med avslag på motionerna 2000/01:T223 yrkande 10, 2000/01:T229 yrkande 4, 2000/01:T713 yrkande 2, 2000/01:T717 yrkande 3 och 2000/01:T718 yrkande 5 antar regeringens förslag till lag om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät,

res. 41 (m, fp)

res. 42 (c)

82. beträffande *tredje generationens mobiltelefoni*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T201 yrkande 19, 2000/01:
T703 och 2000/01:T718 yrkande 4,

res. 43 (m, fp)

83. beträffande *samhällsupphandling*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag bemyndigar regeringen
att under år 2001, i fråga om ramanslaget 37:2 *Upphandling av sam-*
hällsåtaganden, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare
åtaganden innebär utgifter på högst 290 000 000 kr under åren 2002–
2004,

84. beträffande *Postens kassaservice och lantbrevbäring*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T211 yrkande 28,
2000/01:T212 yrkandena 36 och 37, 2000/01:T231 yrkande 26,
2000/01:T232 yrkande 11, 2000/01:T811, 2000/01:T828, 2000/01:
T831 och 2000/01:T835,

res. 44 (c, fp)

85. beträffande *postal infrastruktur*
att riksdagen avslår motion 2000/01:T231 yrkande 25,

86. beträffande *postlagen*
att riksdagen avslår motionerna 2000/01:T231 yrkande 27 och
2000/01:T814.

Stockholm den 23 november 2000

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

I beslutet har deltagit: Monica Öhman (s), Sven Bergström (c), Per-Richard
Molén¹ (m), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Karin Svensson Smith (v),
Johnny Gylling¹ (kd), Tom Heyman¹ (m), Lars Björkman¹ (m), Monica
Green (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg¹ (kd), Mikael Johansson (mp),
Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström¹ (m), Christina Axelsson (s)
och Elver Jonsson¹ (fp).

¹Ledamoten har ej deltagit i beslutet under moment 1 i hemställan.

1. Vägverkets organisation (mom. 6)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Vi anser att Vägverkets resultatenhet Vägverket Produktion bör ombildas till ett av staten helägt aktiebolag och ges samma förutsättningar som sina konkurrenter. Bolaget bör därefter privatiseras så snart som möjligt. Därmed kan Vägverket fortsättningsvis utvecklas till en kompetent upphandlare och på ett förtroendefullt sätt konkurrensupphandla investeringar och underhåll på den privata marknaden. Genom att Vägverkets roll som ansvarig väghållare och myndighet renodlas samtidigt som dess beställarkompetens utvecklas kan de grundläggande transportpolitiska målen lättare uppnås.

Vi anser vidare att Vägverkets verksamhet bör renodlas till vägbyggnation och vägunderhåll. En klarare ansvarsskillnad behövs också såväl organisatoriskt som budgetmässigt mellan huvudvägnätet och övrigt vägnät. Det bör ankomma på regeringen att snarast organisera om Vägverket enligt dessa riktlinjer.

Vi anser att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. *beträffande Vägverkets organisation*

att riksdagen med bifall till motionerna 2000/01:T329 och 2000/01:T356 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

2. Enskilda vägar (mom. 7)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Vi anser att de enskilda vägarna har stor betydelse för bl.a. landsbygdens befolkning, skogsindustrin och det rörliga friluftslivet. Statsbidragen till enskilda vägar har dock under en rad år kraftigt skurits ner. Detta har lett till svårigheter för alla de människor som är beroende av detta vägsystem och drabbat många företag ekonomiskt.

Som framhålls i motion T323 och T344 (båda m) bör därför anslagsnivån till enskilda vägar återställas. Den enskilda väghållningen har enligt vår uppfattning en viktig betydelse för det allmännas intresse och bör därför ges ett rimligt stöd. Det förhållande som råder mellan staten och de enskilda vägföreningarna är snarast att betrakta som ett avtal. Därför bör spelreglerna också vara fasta.

Vidare bör ett särskilt bärighetsanslag införas under en tioårsperiod för att återställa vägkapitalet och förhindra att de enskilda vägarna ytterligare bryts ned med enorma kostnader för återställande. Statligt bidrag till trafiksäkerhetsåtgärder bör också kunna lämnas för dessa vägar.

Någon inventering av det enskilda vägnätets standard har inte gjorts sedan år 1984. Med tanke på det enskilda vägnätets stora betydelse för det all-

männan vägnätet är det viktigt att en ny inventering genomförs med skyndsamhet för att klarlägga graden av standardförsämring.

Vi anser vidare att berörda vägföreningar måste hållas skadeslösa på grund av den lagförändring som skedde år 1997 med krav på omförrättning.

Vi anser att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *enskilda vägar*

att riksdagen med bifall till motionerna 2000/01:T211 yrkande 24, 2000/01:T323, 2000/01:T337 yrkande 2 och 2000/01:T344 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

3. Ersättning av färjor (mom. 9)

Elver Jonsson (fp) anför:

Jag anser att såväl från samhällsekonomisk synpunkt som för statsfinanserna är det angeläget att fler färjeleder ersätts med fasta vägförbindelser. De stora kostnaderna för driften av färjetrafiken kan därmed reduceras samtidigt som en betydligt bättre trafikstandard kan uppnås. Dessutom kan restiden och vägvståndena i vissa fall väsentligt förkortas. För att påskynda byggandet av fasta förbindelser bör staten och näringslivet kunna samverka i s.k. PPP-projekt där alternativ till finansiering över statsbudgeten prövas.

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

9. beträffande *ersättning av färjor*

att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T342 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

4. Riktlinjer för vägskyltning (mom. 10)

Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Jan-Evert Rådström (m) och Elver Jonsson (fp) anför:

Under många år har berättigad kritik framförts mot gällande regelsystem för vägskyltning. Det gäller bl.a. otillräckligt lokalt inflytande och bristande hänsyn till företag samt till turistiska och kulturella intressen. Det gäller också utveckling av eventuellt nya skyltar som exempelvis numrering av motorvägar för att uppnå ökad trafiksäkerhet.

Trots det stora intresset för att utveckla skyltningen längs våra vägar har dock det långvariga översynsarbetet i frågan ännu inte slutförts. Vi anser därför att ett nytt regelsystem snarast bör tas fram. Som utgångspunkt för förändringsarbetet bör gälla de synpunkter som framförs i motionerna. T215 (fp) yrkande 4, T306 (fp), T317 (m) yrkandena 1, 2 och 4, T379 (s) T390 (m), T399 (c), T410 (fp), T453 (fp), T475 (m) och Sk1025 (c) yrkande 10.

Vi anser att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *riktlinjer för vägskyltning*

att riksdagen med anledning av motionerna 2000/01:T215 yrkande 4, 2000/01:T306, 2000/01:T317 yrkandena 1, 2 och 4, 2000/01:T379,

5. Besvärsordning vid överklaganden (mom. 11)

Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Jan-Evert Rådström (m) och Elver Jonsson (fp) anför:

Nuvarande ordning för vägskyltning innebär att om Vägverket nekar en enskild tillstånd att sätta upp en vägvisningsskylt kan beslutet överklagas till länsstyrelsen som inte sällan bifaller den klagandes önskemål. Vägverket har dock möjlighet att i sin tur överklaga länsstyrelsens beslut till sitt eget huvudkontor som har att slutgiltigt avgöra ärendet. Erfarenheterna från denna ordning visar att det finns mycket små möjligheter för den enskilde att ändra Vägverkets ursprungliga ställningstagande.

Vi anser därför att nuvarande överklagandeordning för vägskyltning är otillfredsställande. Enligt vår mening borde länsrätten vara sista instans i stället för som nu Vägverkets huvudkontor. Det bör ankomma på regeringen att se över överklagandeordningen i enlighet med de riktlinjer som vi nu angett.

Vi anser att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *besvärsordning vid överklaganden*
att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T317 yrkande 3 och med anledning av motion 2000/01:T440 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

6. Vägsalt (mom. 12)

Sven Bergström (c) anför:

Det sprids ca 250 000 ton vägsalt varje år i främst mellersta och södra Sverige, vilket innebär klara miljöproblem. Växter skadas utefter vägarna, vattentäkter påverkas, korrosionsproblem uppstår och vid ogynnsamma förhållanden kan saltet nå grundvattnet. Vägverket måste därför minska användningen av vägsalt utan att försämra trafiksäkerheten eller framkomligheten. Successivt måste saltet tas bort helt.

Den viktigaste åtgärden torde vara en ökad medvetenhet om vad vinterväglag innebär för trafiksäkerheten och att denna medvetenhet leder till ett förändrat beteende i trafiken. Bra snöröjning är självfallet också viktig. Andra åtgärder är ökad användning av sand i olika former, saltlösning, bättre väderprognoser, förbättrade snöröjningsredskap, förbättrad information till trafikanter etc. I brist på fullgoda ersättningsalternativ är vägsalt i viss utsträckning trots allt motiverat. Betydligt mer resurser behöver också satsas på forskning och utvecklingsarbete för att hitta bra och miljövänliga ersättningspreparat till salt.

Jag anser att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. beträffande *vägsalt*
att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T361 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

2000/01:TU1
Reservationer

7. Kapitaltäckning till SVEDAB (mom. 14)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Vi konstaterar att regeringens förslag till kapitaltäckning för SVEDAB kringgår budgetlagen. Eftersom lånet skall användas för att täcka ett löpande driftsunderskott för brobolaget borde beloppet i stället täckas direkt av staten och inrymmas under utgiftsområdet Kommunikationer.

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

14. beträffande *kapitaltäckning till SVEDAB*
att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T813 och med avslag på proposition 2000/01:1 utgiftsområde 22 yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

8. Kapitaltäckning till SVEDAB (mom. 14)

Sven Bergström (c) anför:

Jag anser att kostnaderna för Öresundsbron med landanslutningar bör täckas fullt ut genom trafikavgifter. Regeringens förslag att täcka kapitalbehovet för SVEDAB bör därför avvisas.

Jag anser att utskottets hemställan under 14 bort ha följande lydelse:

14. beträffande *kapitaltäckning till SVEDAB*
att riksdagen med avslag på proposition 2000/01:1 utgiftsområde 22 yrkande 7 och med anledning av motion 2000/01:T813 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

9. Järnvägstrafikens kostnadsansvar för Öresundsbron (mom. 15)

Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Jan-Evert Rådström (m) och Elver Jonsson (fp) anför:

Vi konstaterar att finansiering via trafikantavgifter var ett av de bärande argumenten när beslutet togs om att bygga Öresundsbron. Kostnaden för överfarten skulle – på samma sätt som kostnaderna för färjetrafiken – belasta trafiken över bron och inte hela skattekollektivet.

Regeringens höjning av banavgifterna innebär dock att kostnaden för Öresundsbron drabbar all persontrafik på järnväg. Det innebär att kostnadsansvaret för Öresundsbrons järnvägstrafik debiteras resenärer som aldrig har eller ens haft för avsikt att nyttja spåren över Öresund. Detta leder till att

järnvägstrafikens konkurrenskraft försämras, något som inte är önskvärt och som försvårar möjligheterna att öka kollektivresande.

Att ta i anspråk anslagsmedel från Banverket för att delfinansiera Öresundsbron frångår likaså principerna i det grundläggande avtalet mellan Sverige och Danmark och minskar utrymmet för angelägna åtgärder inom utgiftsområdet.

Vi anser mot denna bakgrund att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med ett nytt förslag som innebär att kostnaden för järnvägstrafiken bärs av dem som använder bron.

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

15. beträffande *järnvägstrafikens kostnadsansvar för Öresundsbron* att riksdagen med anledning av motionerna 2000/01:T212 yrkande 23, 2000/01:T231 yrkandena 7–9, 2000/01:T519 yrkande 6 och 2000/01:T802 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

10. Öresundsbronns prissättning (mom. 16)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Vi anser att om Öresundsbron skall bli en kollektivtrafikbro är en koppling mellan avgiften för en bilresa och biljettpriset på tåg mer logisk jämfört med den nuvarande kopplingen mellan broavgiften och färjepriset. Med nuvarande avtalskonstruktion kan resultatet bli stora volymökningar av miljöstörande trafik. Vi anser därför att regeringen bör omförhandla avtalet så att prisskillnaden mellan tåg och bil indexregleras. Utgångspunkten bör vara de prisrelationer som gällde när bron öppnades för trafik. Ett införlivande av externa kostnader i priset för trafiken leder till att skillnaden mellan tåg och bil borde öka och inte minska.

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

16. beträffande *Öresundsbronns prissättning* att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T812 och med avslag på motion 2000/01:T801 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

11. Ekonomisk utredning (mom. 17)

Sven Bergström (c), Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

När Öresundsbron beslutades var en av utgångspunkterna att bron skulle vara självfinansierande, dvs. att trafiken över bron skulle betala för brobygget genom avgifter. Principen om finansiering av bron enbart genom trafikavgifter har redan övergivits. Nu hotas dessutom statskassan av ytterligare utgifter genom att trafikvolymerna inte alls motsvarar de prognoser som ligger till grund för den ekonomiska kalkylen.

Enligt vår mening står vi nu inför en situation där man blir tvungen att antingen finansiera en stor del av brokostnaden genom ytterligare statliga tillskott, genom uttaxering av avgifter i hela landet eller att man blir tvungen att

försöka öka trafikvolymen genom att sänka priserna. Sänkta priser innebär i sin tur negativa effekter på miljön och en otillbörlig konkurrens med färjetrafiken i strid med det avtal som ingåtts. Hur man nu än förfar med Öresundsbronns finansiering är det troligt att skattebetalarna i slutändan får stå för huvuddelen av finansieringen. Det är därför nödvändigt att riksdagen nu tar initiativ till att det genomförs en utredning av Öresundsbronns ekonomi, så att allmänheten snabbt får en klar bild av hur bron skall bekostas.

Vi anser att utskottets hemställan under 17 bort ha följande lydelse:

17. beträffande *ekonomisk utredning*
att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T827 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

12. Banverkets produktionsverksamhet (mom. 24)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Jan-Evert Rådström (m) och Elver Jonsson (fp) anför:

Vi anser att Banverkets olika roller bör förtydligas genom att verkets konkurrensutsatta verksamheter bolagiseras. Alla anläggnings- och underhållsarbete kan därefter upphandlas i konkurrens mellan marknadens aktörer. Därmed kan staten som ägare uppträda som en kompetent beställare och på ett bättre sätt främja en ökad effektivitet och fortsatt utveckling inom järnvägsområdet.

Vi anser att utskottets hemställan under 24 bort ha följande lydelse:

24. beträffande *Banverkets produktionsverksamhet*
att riksdagen med bifall till motion 1999/2000:T519 yrkande 8 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

13. Banavgifternas storlek (mom. 26)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Jan-Evert Rådström (m) och Elver Jonsson (fp) anför:

Vi anser att det finns en uppenbar risk att investeringar i olika trafikanläggningar feldimensioneras och missutnyttjas när kostnaden för att utnyttja infrastrukturen är nära noll. För att främja konkurrensneutraliteten mellan trafikslagen och för att uppnå målet att drifts- och underhållskostnaderna på järnvägsområdet huvudsakligen skall täckas genom avgifter bör banavgifterna återställas till den nivå som gällde före 1998 års transportpolitiska beslut.

Vi anser att utskottets hemställan under 26 bort ha följande lydelse:

26. beträffande *banavgifternas storlek*
att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T223 yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

14. Privatisering av SJ (mom. 30)

2000/01:TU1
Reservationer

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Jan-Evert Rådström (m) och Elver Jonsson (fp) anför:

Den förestående bolagiseringen av SJ bör ses som ett första steg mot en privatisering av SJ.

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

30. beträffande *privatisering av SJ*
att riksdagen med bifall till motionen 2000/01:T519 yrkande 15 som sin mening ger regeringen till känna vad som ovan anförts,

15. Vidgade statliga insatser för sjöfartsnäringen (mom. 31)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Vi delar regeringens uppfattning att frågan om införandet av ett nettostöd, som också omfattar färjesjöfarten, kräver ytterligare tid för beredning. Vi vill för vår del avvakta den kartläggning av den svenska rederinäringen som regeringen förutskickar. Innan viktiga beslut tas i frågan bör ett grundligt beslutsunderlag tas fram. Det är enligt vår mening fullt tillräckligt att regeringen siktar mot att förelägga riksdagen förslag till nytt stödsystem i sådan tid att det skulle kunna träda i kraft den 1 januari 2002.

Som framhålls i motion T642 (m) bör TAP-avtalet ändras så att det blir ett nettoavtal.

Vi delar också den i motion T642 (m) uttalade uppfattningen att det statliga ekonomiska stöd som för närvarande utgår till ett Londonbaserat rederi för färjetrafik över Kvarken bör upphöra så snart gällande avtal om stödet löper ut.

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

31. beträffande *vidgade statliga insatser för sjöfartsnäringen*
att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T642 yrkande 7 i denna del och yrkandena 9 och 14 samt med avslag på motionerna 2000/01:T211 yrkande 17 i denna del, 2000/01:T212 yrkandena 27 och 28, 2000/01:T601, 2000/01:T603 yrkande 2, 2000/01:T604 i denna del, 2000/01:T616, 2000/01:T623 yrkande 2, 2000/01:T655, 2000/01:T661 och 2000/01:T663 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

16. Handelssjöfartens kostnadsansvar och Sjöfartsverkets ekonomiska mål i fråga om farledsavgifterna (mom. 33)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Vi anser att regeringen bör låta utreda Sjöfartsverkets taxesättning.

Som framhålls i motion T642 (m) utgör avgifter till Sjöfartsverket en stor del av rederiernas anlöpskostnader. Verket har efter hand fått kostnadsansvar för utgifter som inte har någon motsvarighet för Vägverket eller Banverket. Isbrytning, sjömätning, sjöräddning, lotsning och välfärdsråd innebär dryga kostnader som sjöfarten måste betala men som saknar motsvarighet för de landburna transportslagen. Till detta skall läggas statens avkastningskrav på Sjöfartsverkets kapital som gör Sjöfartsverket till ett av landets mest lönsamma ”transportföretag”. Denna kostnadsfördelning förekommer inte i andra närliggande länder, och avgifterna för anlop av svensk hamn är därför ungefär dubbelt så höga som motsvarande kostnad i konkurrerande hamnar. Genom Sjöfartsverkets taxekonstruktion riskerar stora delar av sjöfarten att slås ut. En anpassning av Sjöfartsverkets taxa till den samhällsekonomiska marginalkostnaden skulle innebära väsentligt lägre kostnader för sjötransporter och därmed också minskad belastning på väg- och järnvägsnäten.

Mot bakgrund av det anförda kan vi inte godta vad regeringen förordar om ekonomiska mål för Sjöfartsverket i den del som gäller farledsavgifterna och som innebär att dessa får *öka* under perioden 2001–2003. Vår uppfattning är ju den motsatta, att farledsavgifterna bör *minska*.

Vi anser också att regeringen bör låta utreda kostnadsansvaret för och behovet av isbrytarflottan.

Som också framhålls i motion T642 (m) skall reglerna för isbrytarassistans ses mot bakgrund av att de tillkom för många år sedan, då merparten av tonnaget hade större behov av assistans än i dag. Isförstärkt tonnage får i dag genom höga sjöfartsavgifter betala isbrytning för maskinsvaga konkurrenter. Reglerna premierar inte i tillräcklig omfattning investering i tonnage med bättre isegenskaper. På samma sätt som miljörabatt har införts i farledsavgifterna för bättre miljöegenskaper bör modernt isbrytande tonnage premieras. I samband med förnyelsen av isbrytarflottan bör behovet av isbrytare närmare analyseras. Kostnadsansvaret för isbrytningen bör ingå i statens regionalpolitiska åtagande.

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

33. beträffande *handelsjöfartens kostnadsansvar och Sjöfartsverkets ekonomiska mål i fråga om farledsavgifterna* att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T642 yrkandena 5 och 8 samt med anledning *dels* av vad regeringen förordar om ekonomiska mål för Sjöfartsverket för perioden 2001–2003 i fråga om farledsavgifterna, *dels* av motionerna 2000/01:T204 yrkande 3, 2000/01:T602 samt 2000/01:T657 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anføres,

17. Investeringar i farleder till Göteborgs hamn (mom. 35)

2000/01:TU1
Reservationer

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Det är, som framhålls i motion T642 (m), glädjande att ett avtal om farleds-utbyggnad nu kunnat träffas med Göteborgs hamn. Överenskommelsen innebär dock att Sjöfartsverkets andel av kostnaden skall lånefinansieras, vilket innebär framtida högre farledsavgifter. Sjöfartsverket har tidigare haft en fond för att täcka framtida investeringsbehov. Denna fond har till stor del betalats just av den tunga trafiken på Göteborg som nu behöver farledsutbyggnaden. De investeringsmedel som sjöfartsnäringen därigenom tidigare inbetalat till Sjöfartsverket – och som verket genom ett regeringsbeslut ålagt att inleverera till statskassan – bör därför återföras till Sjöfartsverket för att man skall kunna undvika kommande kraftiga ökning av farledsavgifterna.

Vi anser att utskottets hemställan under 35 bort ha följande lydelse:

35. beträffande *investeringar i farleder till Göteborgs hamn*
att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T642 yrkande 16 och med anledning av vad regeringen förordar därom som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

18. Vänersjöfart m.m. (mom. 37)

Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Jan-Evert Rådström (m) och Elver Jonsson (fp) anför:

Som framhålls i motion T642 (m) betraktas den inre sjöfarten på kontinenten som en viktig transportgren. Möjligheten att utnyttja floder och kanaler ses där som en möjlighet att undvika en allt besvärligare trafiksituation. Stora investeringar görs därför i kanalnätet. Även om Sverige inte har samma besvärliga trafiksituation så innebär ändå de kvantiteter som kan fraktas direkt via hamnar i Mälaren och Vänern en väsentlig avlastning av väg- och järnvägsnäten.

Nu gällande taxesättning för sjöfarten, i kombination med subventionerade landtransporter, gör att direkta anlop i insjöhamnar blir alltmer oekonomiska. En stor del av den trafik som tidigare skeppats via Vänern har nu överförs till järnväg och lastbil.

Statens kostnader för denna utveckling har varit betydande. Om utvecklingen fortsätter på samma sätt kommer sjöfartens framtid på Mälaren och Vänern att vara ytterst osäker. Därmed förändras också förutsättningarna för industriell verksamhet i stora delar av Mellansverige. Sjöfarten på Vänern och Mälaren bör i avgiftshänseende ges samma gynnsamma behandling som inre sjöfart på kontinenten. Nödvändiga underhållsarbeten på Trollhätte och Södertälje kanaler måste genomföras för att trygga den framtida trafiken.

Vi förväntar oss att Godstransportdelegationen i sin slutrapport kommer att ägna Vänersjöfarten – liksom sjötransporterna på Mälaren och utmed våra kuster – ingående överväganden. Vi vill vidare betona vikten av att frågan får en skyndsam lösning som långsiktigt ger förutsättningar för en kommersiellt

bärkraftig utveckling av Vänersjöfarten. I avvaktan på Godstransportdelegationens rapport bör regeringen vidta åtgärder för att motverka den akuta situationen för Vänersjöfarten. En sådan åtgärd kan vara sänkta lotsavgifter enligt vad Vänerutredningen tidigare pekat på.

Det är mycket angeläget att Godstransportdelegationens slutrapport blir färdig utan dröjsmål och att regeringens ställningstagande till denna redovisas för riksdagen så fort som möjligt.

Vi anser att utskottets hemställan under 37 bort ha följande lydelse:

37. *beträffande Vänersjöfart m.m.*

att riksdagen med bifall till motionerna 2000/01:T211 yrkande 19, 2000/01:T212 yrkandena 30 och 31, 2000/01:T620 yrkandena 1 och 2 och 2000/01:T642 yrkande 6 samt med anledning av motionerna 2000/01:T216 yrkande 2, 2000/01:T609, 2000/01:T620 yrkandena 3–5 och 7, 2000/01:T621, 2000/01:T640 yrkande 5, 2000/01:T643 yrkandena 1–3, 2000/01:T650, 2000/01:T658, 2000/01:T659 och 2000/01:N386 yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

19. Återinförande av fritidsbåtsregistret (mom. 42)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Jan-Evert Rådström (m) och Elver Jonsson (fp) anför:

Som framhålls i motionerna T627 (m) och T642 (m) finns det inte något behov av ett statligt, allmänt fritidsbåtsregister. Regeringen har inte kunnat redovisa några problem som skulle lösas med hjälp av ett sådant register. Det nuvarande privata båtregistret fyller väl sin funktion och har inte de nackdelar – bl.a. i form av olaga förvärvsmöjligheter och ytterligare statliga avgifter – som det tidigare statliga registret hade.

Vi anser att utskottets hemställan under 42 bort ha följande lydelse:

42. *beträffande återinförande av fritidsbåtsregistret*

att riksdagen med bifall till motionerna 2000/01:T627 yrkande 1 och 2000/01:T642 yrkande 17 samt med avslag på motionerna 2000/01:T613 yrkande 1 och 2000/01:T638 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

20. Återinförande av fritidsbåtsregistret (mom. 42 – motiv.)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Som framhålls i motion T638 (s) har antalet båtoluckyor, båtstölder och andra lagbrott till sjöss ökat de senaste åren. I och med de nya snabba båtar som finns i dag behövs effektiva hastighetskontroller till sjöss. Ett av problemen i dag är att man inte kan identifiera ägare till båten. Därför har de myndigheter som skall övervaka båttrafiken svårt att komma åt lagbrytare.

Det statliga fritidsbåtsregister som fanns fram till 1992 var berörda myndigheter positiva till. Ett register och ett väl synligt registreringsnummer är nödvändiga förutsättningar för att man skall kunna komma till rätta med det nämnda problemet. Att det inte finns någon skyldighet att låta registrera fritidsbåtar framstår som oförklarligt mot bakgrund inte bara av det registreringstvång som gäller för husvagnar, snöskotrar och andra terränggående fordon utan också av de kostnader som regelöverträdelserna till sjöss medför både för individen och för samhället. Alla vet också vilka miljökonsekvenser det blir genom att båtar framförs på ett oansvarigt sätt.

Eftersom såväl handelssjöfarten som färjesjöfarten betalar avgifter som minst motsvarar de kostnader de ger upphov till för Sjöfartsverket, är det rimligt att motsvarande gäller även för fritidsbåtarna. Att fritidsbåtsverksamheten skall betala för de kostnader den ger upphov till är en uppfattning som har stöd i minst två partiets kongresser. Därför antar vi att Regeringskansliet överväger att återkomma med ett förslag. En utredning om ett eventuellt fritidsbåtsregister pågår. I avvaktan på denna bör motionsyrkandena avslås av riksdagen.

21. Sjöfartens behov av forskning och utveckling (mom. 45)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Som framhålls i motion T640 (v) har Sjöfartsverket påtalat att det finns ett behov av att utveckla lågemitterande fartygsmotorer och nya fartygskonstruktioner. Vidare är det enligt verket angeläget att utveckla omlastningspunkter (intermodalitet), dvs. att i ökad utsträckning kombinera olika transportslag, i syfte att minska godstransporternas miljöpåverkan. Eftersom Sjöfartsverket till skillnad från Vägverket och Banverket inte har några egna anslag för forskning och utveckling, är det angeläget att den nya forskningsmyndigheten Verket för innovationssystem beaktar sjöfartens behov av forskning och utveckling.

Vi anser att utskottets hemställan under 45 bort ha följande lydelse:

45. beträffande *sjöfartens behov av forskning och utveckling*
att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T640 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

22. Luftfartens expansion (mom. 48)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Som redovisas i motion T641 (v) är flyget det mest energislukande och miljöbelastande transportsättet, räknat per personkilometer, och bidrar signifikant till globala, regionala och lokala miljöproblem. De allvarligaste miljöeffekterna är klimatförändringar, försurning och påverkan på ozonskiktet. Flygets snabba expansion motverkar möjligheterna att nå flera av de nationella miljömålen samt flera internationella miljööverenskommelser.

Enligt vår uppfattning kräver en ekologisk omställning att transporterna som helhet minskar samt att de flyttas över till ekologiskt hållbara trafikslag. Detta betyder att flygets andel av transporten måste minskas radikalt, i synnerhet på sträckor där tidsvinsten gentemot miljövänliga transportalternativ inte är särskilt stor.

Investeringar i infrastruktur har mycket lång livstid. Det är därför viktigt att nyinvesteringar leder till en ekologisk omställning av transportsystemet. Så är inte fallet med nya flygplatser som medverkar till en ytterligare expansion av luftfarten och därmed motverkar möjligheterna att nå miljömålen. Därför bör, som föreslås i motion T641 (v), inga nya flygplatser byggas. Denna uppfattning bör riksdagen ge regeringen till känna.

Vi anser att utskottets hemställan under 48 bort ha följande lydelse:

48. beträffande *luftfartens expansion*
att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T641 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

23. Luftfartsverkets roller och organisationsstruktur (mom. 49)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Jan-Evert Rådström (m) och Elver Jonsson (fp) anför:

I enlighet med vad som föreslås i motion T212 (kd) bör man överväga att skilja Luftfartsinspektionen från Luftfartsverket, så att inspektionen kan granska alla aktörer på marknaden utifrån samma förutsättningar. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. En sådan förändring synes vara i linje med förslaget i motion T231 (c) yrkande 15.

Vi anser att utskottets hemställan under 49 bort ha följande lydelse:

49. beträffande *Luftfartsverkets roller och organisationsstruktur*
att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T212 yrkande 35 samt med anledning av motion 2000/01:T231 yrkande 15 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

24. Luftfartsverkets roller och organisationsstruktur (mom. 49)

Sven Bergström (c) anför:

En positiv utveckling av luftfarten förutsätter en effektiv och väl fungerande myndighetsutövning. I dag har Luftfartsverket såväl myndighetsuppgifter som produktionsuppgifter. Detta är mindre lämpligt. Bland annat finns skäl till misstanke om att privata aktörer missgynnas av en sådan organisationsstruktur. Förmodligen kommer andelen privatägda flygplatser att växa. Därmed accentueras behovet att skilja myndighetsuppgifterna från produktionsuppgifterna. Detta föreslås i motion T231 (c) yrkande 15. Som vi vidare utvecklar i samma motion och i vår miljömotion kan det på sikt visa sig lämpligt att ansvaret för all transportinfrastruktur samlas inom en gemensam organisation. Med vårt förslag torde syftet med förslaget i motion T212 (kd)

om ett avskiljande av Luftfartsinspektionen från Luftfartsverket bli tillgodosett.

2000/01:TU1
Reservationer

Vi anser att utskottets hemställan under 49 bort ha följande lydelse:

49. beträffande *Luftfartsverkets roller och organisationsstruktur* att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T231 yrkande 15 och med avslag på motion 2000/01:T212 yrkande 35 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anföras,

25. Luftfartsverkets huvuduppgifter (mom. 50)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Som föreslås i motion T641 (v) bör Luftfartsverkets instruktion ändras så att verket styr tydligare mot miljömålen och de transportpolitiska målen, inte minst det regionalpolitiska delmålet. I dag är verkets huvuduppgift enligt instruktionen att "främja utvecklingen av den civila luftfarten". Denna formulering står enligt vår mening i strid mot 1998 års transportpolitiska beslut, enligt vilket målen för samtliga trafikverk skall vara att bidra till uppfyllandet av de transportpolitiska målen. Utvecklingen av den egna sektorn bör få främjas endast i den mån detta bidrar till att dessa mål uppfylls.

Vi anser att utskottets hemställan under 50 bort ha följande lydelse:

50. beträffande *Luftfartsverkets huvuduppgifter* att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T641 yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anföras,

26. Stöd till icke statliga flygplatser (mom. 52)

Elver Jonsson (fp) anför:

Som anföras i motionerna N268 (fp) och N325 (fp) spelar de regionala flygplatserna en stor roll för kontakterna med det övriga landet. Dessa flygplatser bör därför få ett visst statligt stöd, utöver det som i dag utgår, för att överleva. Detta gäller främst flygplatserna i Värmland, Dalarna och Norrlands inland. Stödet bör inte specialdestineras till visst specifikt ändamål, t.ex. miljöåtgärder, vilket föreslås i motion T215 (fp).

Jag anser att utskottets hemställan under 52 bort ha följande lydelse:

52. beträffande *stöd till icke statliga flygplatser* att riksdagen med bifall till motionerna 2000/01:N268 yrkande 9 och 2000/01:N325 yrkande 7 samt med avslag på motion 2000/01:T215 yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anföras,

27. Privatisering av statliga flygplatser (mom. 55)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Arlanda är ett nav för det svenska utrikesflyget samt start- och målpunkt för huvuddelen av inrikesflyget. Mer än 70 % av alla flygresor går över Arlanda

som är Sveriges enda storflygplats av internationellt snitt. Som framhålls i motion T201 (m) står Arlanda – i likhet med andra storflygplatser – inför miljardinvesteringar under den närmaste tioårsperioden. För att dessa investeringar skall klaras bör Arlanda, på samma sätt som andra internationella flygplatser, privatiseras. Privatisering ger enligt vår uppfattning helt nya möjligheter att mobilisera kapital.

Av samma skäl bör Landvetter privatiseras, liksom Sturup, vilket föreslås också i motion Ub807 (m). Även på dessa flygplatser växer trafiken starkt och det finns goda möjligheter till lönsamhet.

Vi anser att utskottets hemställan under 55 bort ha följande lydelse:

55. beträffande *privatisering av statliga flygplatser*
att riksdagen med bifall till motionerna 2000/01:T201 yrkande 15 och 2000/01:Ub807 yrkande 12 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

28. Delprivatisering av kluster av flygplatser (mom. 56)

Sven Bergström (c) anför:

Antalet privata flygplatser ökar i omvärlden men är förhållandevis litet i Sverige. Skavsta i Nyköping är ett bra exempel på att privatisering kan bidra till en positiv utveckling. Privata aktörer kan också bidra till mobiliseringen av investeringskapital. Ett problem som ofta återopas i sammanhanget är att vinsterna genereras vid de stora flygplatserna medan de mindre flygplatserna vanligen går med förlust. Ett sätt att lösa detta problem vore att, som redovisas i motion T231 (c), delprivatisera kluster av flygplatser, där en vinstgenererande flygplats ingår i varje kluster. Enligt vår uppfattning bör frågan utredas.

Jag anser att utskottets hemställan under 56 bort ha följande lydelse:

56. beträffande *delprivatisering av kluster av flygplatser*
att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T231 yrkande 16 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

29. Förstatligande av kommunala flygplatser (mom. 57)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Vänsterpartiet anser att den svenska luftfartspolitikerna måste ses över med inriktningen att riksdagens transportpolitiska mål, om bl.a. en god miljö och en positiv regional utveckling, skall uppnås. Flygets ohämmade tillväxt måste bromsas. Regeringen bör, som föreslås i motion T641 (v), tillsätta en utredning med direktiv att klargöra förutsättningarna för ett överförande av de kommunala flygplatserna i statlig ägo.

Vi anser att utskottets hemställan under 57 bort ha följande lydelse:

57. beträffande *förstatligande av kommunala flygplatser*
att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T641 yrkande 10 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

30. Privata och kommunala alternativ (mom. 58)

2000/01:TU1
Reservationer

Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd) anför:

Som redovisas i motion T212 (kd) är det viktigt att de privata och kommunala alternativ som växer fram inom luftfarten ges samma förutsättningar som Luftfartsverket. Det får inte vara så att regeringen ger Luftfartsverket tillstånd att bygga flygplatser men avvisar privata alternativ med hänvisning till att miljöbelastningen blir för hård. Redan i samband med att tillstånd till Luftfartsverket övervägs måste alternativa möjligheter vägas in. På så sätt skapas förutsättningar för en samlad bedömning av den totala miljöbelastningen.

Vi anser att utskottets hemställan under 58 bort ha följande lydelse:

58. beträffande *privata och kommunala alternativ*
att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T212 yrkande 34 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

31. Statens ägarandel i SAS Sverige AB (mom. 59)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Jan-Evert Rådström (m) och Elver Jonsson (fp) anför:

Som föreslås i Folkpartiets kommittémotion T211 (fp) bör statens ägarandel i SAS Sverige AB säljas ut.

I den moderata partimotionen N210 (m), som behandlas av näringsutskottet, redovisas utförligt skälen för att ägandet i de statliga företagen bör spridas. I motionen föreslås att i första hand ett trettiotal av de statliga företagen privatiseras. Till denna kategori hör SAS Gruppen. Även Moderaterna anser således att den svenska delen av SAS bör säljas ut.

Vi anser att utskottets hemställan under 59 bort ha följande lydelse:

59. beträffande *statens ägarandel i SAS Sverige AB*
att riksdagen bifaller motion 2000/01:T211 yrkande 2,

32. Konkurrensen inom den inrikes luftfarten (mom. 60)

Elver Jonsson (fp) anför:

Som Folkpartiet vid många tillfällen har påtalat är konkurrensen inom det svenska inrikesflyget bristfällig. Till samma slutsats har Konkurrensverket kommit efter en bred kartläggning av konkurrensutvecklingen i Sverige under 1990-talet. Sedan Braathens avvecklat huvuddelen av sin verksamhet i Sverige har SAS en närmast monopolliknande situation. Till yttermera visso är SAS delägare i den enda konkurrenten av någon betydelse, nämligen Skyways. På ingen linje konkurrerar dessa två bolag med varandra. Bristen på konkurrens leder till för höga priser. Enligt vår uppfattning, som närmare redovisas i motion T211 (fp), måste åtgärder vidtas för att öka konkurrensen inom flyget. Bland annat bör lågprisföretag få möjligheter att etablera sig på marknaden.

Vi anser att utskottets hemställan under 60 bort ha följande lydelse:

60. beträffande *konkurrensen inom den inrikes luftfarten*
att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T211 yrkande 15 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

33. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (mom. 61)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Storstockholmsregionen utvecklas snabbt. Det är skälet till att flygbolagen lägger linjer till Arlanda. Med hänsyn till att regionen ligger geografiskt perifert måste tillgängligheten med flyg vara god, om regionen skall klara sig i den internationella konkurrensen. Som framhålls i motion T201 (m) bör behovet av utökad flygplatskapacitet i första hand tillgodoses genom att Arlanda får en fjärde rullbana. Härigenom skulle också antalet direktavgångar till andra flygnav i världen kunna öka.

Med den syn på Arlandas betydelse som vi har är det naturligt att vi ställer oss bakom den uppfattning som redovisas i motion T625 (m), nämligen att byggandet av en ny stor flygplats söder om Stockholm skulle splittra flygserVICEN på ett olyckligt sätt och minska den fördel som en nationell och internationell storflygplats i Stockholm ger. Yrkande 2 i motionen tillstyrks alltså. Som framhålls i motionen, liksom i motion T662 (m), är det marknaden, inte staten och Luftfartsverket, som skall bestämma när och var nya flygplatser skall anläggas.

Vår i motion T201 (m) redovisade uppfattning om Bromma är att denna flygplats skall finnas kvar efter år 2011 men ges en förändrad trafikstruktur. Företagsflyget blir allt viktigare. Detta slags flyg hör hemma på Bromma. För övrigt bör påpekas att cityflygplatser finns i de flesta av världens ledande städer.

Sammanfattningsvis anser vi således att riksdagen bör bifalla motionerna T201 (m) i nu behandlade delar, T625 (m) och T662 (m). Övriga motioner avstyrks.

Vi anser att utskottets hemställan under 61 bort ha följande lydelse:

61. beträffande *flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet*
att riksdagen med bifall till motionerna 2000/01:T201 yrkandena 16 och 17, 2000/01:T625 och 2000/01:T662 samt med avslag på motionerna 2000/01:T231 yrkandena 17–19, 2000/01:T624 yrkande 1, 2000/01:T628, 2000/01:T649 och 2000/01:N321 yrkande 10 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

34. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (mom. 61)

2000/01:TU1
Reservationer

Sven Bergström (c) anför:

Som Centerpartiet anför i sin kommittémotion T231 (c) om kommunikationspolitiken är det viktigt att Arlandas funktion som nav i flygsystemet bevaras och utvecklas. Vi motsätter oss mot den bakgrunden Luftfartsverkets planer på att bygga en ny flygplats söder om Stockholm. Det är enligt vår uppfattning osunt att bygga en ny flygplats, särskilt som det redan i dag finns ett komplement till Arlanda, nämligen Skavsta i Nyköping. Vi anser att riksdagen bör peka ut Skavsta som Arlandas officiella komplement. En förutsättning för att Skavsta skall kunna fylla denna funktion är dock att järnvägsförbindelsen Nyköping/Östgötalänken påbörjas och färdigställs.

Beträffande Bromma anser vi att denna flygplats bör avvecklas. Avtalet mellan staten och kommunen bör sägas upp. Fram till avvecklingen bör ingen ökning av antalet flygrörelser tillåtas.

Riksdagen bör således bifalla motion T231 (c) i nu behandlade delar. Övriga motionsyrkanden avstyrks.

Jag anser att utskottets hemställan under 61 bort ha följande lydelse:

61. beträffande *flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet* att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T231 yrkandena 17–19 samt med avslag på motionerna 2000/01:T201 yrkandena 16 och 17, 2000/01:T624 yrkande 1, 2000/01:T625, 2000/01:T628, 2000/01:T649, 2000/01:T662 och 2000/01:N321 yrkande 10 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

35. Landvetters flygplats (mom. 62)

Sven Bergström (c) och Elver Jonsson (fp) anför:

Som framhålls i motionerna T230 (s) och T639 (c) är Landvetters flygplats av strategisk betydelse för Västsverige. För att denna region, som med 1,5 miljoner invånare är landets näst största, även i fortsättningen skall kunna rymma storföretagens ledningsfunktioner och spjutspetskompetens inom forskning och utveckling måste Landvetters ställning som internationell flygplats förstärkas. Det är enligt vår uppfattning självklart att flygplatsen intar en framträdande plats inför beslut om stora infrastrukturinvesteringar i landet. En satsning på Landvetter är viktig inte bara för regionen; den bidrar också till en avlastning av Stockholmsregionens kapacitetsproblem.

Vi anser att utskottets hemställan under 62 bort ha följande lydelse:

62. beträffande *Landvetters flygplats* att riksdagen med bifall till motionerna 2000/01:T230 yrkande 16 och 2000/01:T639 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

36. Slottidssystemet (mom. 63)

2000/01:TU1
Reservationer

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Som anføres i motion T641 (v) är start- och landningstiderna av stor betydelse för flyget från bl.a. skogslänen. Slottiderna regleras i en särskild EG-förordning. Den där tillämpade principen om s.k. grandfather's rights missgynnar främst nya operatörer men också små bolag som flyger på inlandet. Fördelningen bör ändras så att regionalflygets behov tillgodoses. Det bör påpekas att nuvarande regelverk medger undantag för regionalt viktiga anslutningar. I övrigt kan slottiderna säljas ut till flygbolagen via ett auktionsförfarande.

Motion T632 (m) avstyrks.

Vi anser att utskottets hemställan under 63 bort ha följande lydelse:

63. beträffande *slottidssystemet*
att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T641 yrkande 11 samt med avslag på motion 2000/01:T632 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anføres,

37. Miljöfrämjande åtgärder (mom. 65)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

I Sverige tillämpas redan ett system med buller- och avgasdifferentierade landningsavgifter. Men, som redovisas i motion T641 (v), är dessa avgifter så låga att de inte har någon miljöstyrande effekt. De innebär inte heller att flygtrafiken betalar för sin miljöpåverkan. Innan beskattning av flygbränsle blir möjlig bör Sverige ta ut avgifter som är kopplade till flygplanens bränsleförbrukning. Avgifterna bör ha en landnings- och startfaskomponent samt en sträckflygningskomponent, vilken sistnämnda skulle möjliggöra avgiftsbeläggning även av de flygplan som passerar svenskt territorium. Vidare bör avgifterna differentieras med hänsyn till utsläpp och buller samt till trafiksituationen över dygnet.

Vi anser att utskottets hemställan under 65 bort ha följande lydelse:

65. beträffande *miljöfrämjande åtgärder*
att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T641 yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anføres,

38. Åtgärder mot brottsliga handlingar (mom. 66)

Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd) anför:

Ett enigt trafikutskott har tidigare (bet. 1999/2000:TU1) påpekat att nuvarande ordning för särskild passagerar- och bagagekontroll på flygplats inte är tillfredsställande. Den innebär nämligen att en presumtiv brottsling i förväg kan avgöra när kontroll bedrivs och därmed, utan risk för upptäckt, ändra sin planering och invänta ett bättre tillfälle. Några åtgärder har trots utskottets uttalande inte vidtagits. Som redovisas i motion T212 (kd) måste ambitions-

nivån höjas vad gäller den s.k. securityverksamheten. Passagerarpassage och rutiner i samband med incheckningen bör enligt vår uppfattning vara likadant utformade, vare sig säkerhetskontroll bedrivs eller inte. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi anser att utskottets hemställan under 66 bort ha följande lydelse:

66. *beträffande åtgärder mot brottsliga handlingar*
att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T212 yrkande 33 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

39. Gotlandstrafiken – en vägfråga (mom. 76)

Karin Svensson Smith (v), Stig Eriksson (v) och Elver Jonsson (fp) anför:

Vi anser att det statliga ansvaret för Gotlandstrafiken bör ligga på Vägverket som redan i dag har hand om färjetrafik. Utgångspunkten för färjetrafiken bör vara att gotlänningar skall kunna åka till Stockholm och åter på samma dag. Det innebär att målet måste vara dagliga avgångar året runt med exempelvis snabbfärja. Lösningen enligt vårt förslag ger också möjligheten att jämställa kostnaden för godstransporter till och från Gotland med motsvarande sträcka på fastlandet. Det finns dessutom fördelar med att Vägverket handlägger frågan då verket också är ansvarigt för vägarna till hamn. Regeringen bör därför snabbtreda frågan om att staten skall ta över ansvaret för Gotlandstrafiken genom Vägverket. Med det anförda blir motionerna T211 (fp), T607 (s) och N268 (fp) tillgodosedda i väsentlig del.

Vi anser att utskottets hemställan under 76 bort ha följande lydelse:

76. *beträffande Gotlandstrafiken – en vägfråga*
att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T635 samt med anledning av motionerna 2000/01:T211 yrkande 21, 2000/01:T607 yrkande 2 och 2000/01:N268 yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad som ovan anför,

40. SMHI:s observationsmaterial (mom. 79)

Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd) anför:

Vi delar motionärens uppfattning att det ur klimatforskningssynpunkt vore värdefullt att snabbt få alla än så länge handtecknade uppgifter i SMHI:s rikhaltiga observationsmaterial inlagda på data. Riksdagen bör således bifalla motion T838 (kd).

Vi anser att utskottets hemställan under 79 bort ha följande lydelse:

79. *beträffande SMHI:s observationsmaterial*
att riksdagen bifaller motion 2000/01:T838,

41. Kommunalt IT-stöd (mom. 81)

2000/01:TU1
Reservationer

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Jan-Evert Rådström (m) och Elver Jonsson (fp) anför:

Vi anser att marknaden klarar av att bygga ut IT-infrastruktur i kommunerna utan stöd och anser att den av regeringen föreslagna tekniken med skatteavdrag är ett sätt att kringgå utgiftstaket. I värsta fall kan detta få till följd att företag väntar på vilka områden som kommer att bli stödberättigade i stället för att satsa egna pengar. Statliga pengar kan dessutom innebära att ny teknik slås ut och att priserna blir för höga. Enligt vår uppfattning sker en fortsatt utbyggnad av bandbredd bäst genom att efterfrågan på marknaden ökar, fler tjänster blir tillgängliga och med en fortsatt teknikutveckling. Det skall inte vara en statlig uppgift att garantera bandbredd åt hushåll utan snarare att främja en god konkurrens, en god mångfald på nätet och att tillse att Post- och telestyrelsen bevakar denna konkurrens.

Vi anser att utskottets hemställan under 81 bort ha följande lydelse:

81. beträffande *kommunalt IT-stöd*

att riksdagen med bifall till motionerna 2000/01:T223 yrkande 10, 2000/01:T717 yrkande 3 och 2000/01:T718 yrkande 5 och med avslag på regeringens förslag till lag om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät och motionerna 2000/01:T229 yrkande 4 och 2000/01:T713 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

42. Kommunalt IT-stöd (mom. 81)

Sven Bergström (c) anför:

Centerpartiet anser att en heltäckande digital infrastruktur tillgänglig för alla medborgare är ett nödvändigt steg för att kunna förverkliga idén om en digital allemansrätt. Regeringens IT-politik präglas dock av en låg ambitionsnivå när det gäller att skapa förutsättningar för en snabb utbyggnad av bredbandsförbindelser i hela landet. Mindre orter och kommuner kommer inte att kunna finansiera den del av bredbandsutbyggnaden som de förväntas stå för. Den metod som regeringen valt för utbyggnaden av bredband är behäftad med en betydande risk för att lokala och regionala infrastrukturmonopol kommer att skapas. Dessutom kommer regeringens låga ambitioner att skapa skalbarhetsproblem. Metoden innebär att kapaciteten i framtiden med största säkerhet inte kommer att klara av de behov som finns. Dessa punkter i kombination med att utbyggnadsmetoden vältrar över betydande kostnader för IT-utbyggnaden på många ekonomiskt svaga kommuner samt människor och företag i dessa områden ger anledning att ompröva riksdagens tidigare ställningstagande på IT-området. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med en strategi för att garantera ett finmaskigt bredbandsnät, i huvudsak bestående av optisk fiber, till ”nära hemmet”.

Jag anser att utskottets hemställan under 81 bort ha följande lydelse:

81. beträffande *kommunalt IT-stöd*

att riksdagen med bifall till motion 2000/01:T713 yrkande 2 och med avslag på regeringens förslag till lag om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät och motionerna 2000/01:T223 yrkande 10, 2000/01:T229 yrkande 4, 2000/01:T717 yrkande 3 och 2000/01:T718 yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

43. Tredje generationens mobiltelefoni (mom. 82)

Per-Richard Molén (m), Lars Björkman (m), Jan-Evert Rådström (m) och Elver Jonsson (fp) anför:

Vi anser att utvecklingen av digital bredbandstelefoni, 3G, har stor betydelse för såväl den svenska IT-branschens framtida utveckling som för den fortsatta övergången till ett IT-samhälle. Sverige har i dag en världsledande position inom mobiltelefoni. För nästa utvecklingssteg, UMTS, ligger Sverige väl till vad gäller såväl utveckling och tillverkning av mobiltelesystem som utveckling av olika mobila Internetjänster.

Enligt vår mening tas dessa utvecklingsförutsättningar bäst till vara genom ett auktionsförfarande, vilket ger en smidig och marknadsmässig effektiv fördelning av tillgängligt frekvensutrymme. Det är också en ordning som numera tillämpas i flertalet länder. Därmed optimeras konkurrensen samtidigt som konsumenterna ges lägre avgifter. Till bilden hör också stora statsinkomster. Erfarenheterna från Storbritannien och Tyskland satta i relation till Sveriges BNP visar att en auktion av UMTS-licenserna skulle kunna tillföra den svenska statskassan minst 30 miljarder kronor. Dessa medel skulle kunna göra stor nytta i Sverige i stället för att tillföras teleoperatörer som verkar på internationella telemarknader där prissättningen sker efter kommersiella grunder.

Vi anser därför att ett auktionsförfarande bör införas efter det att Post- och telestyrelsen har granskat inkomna ansökningar och presenterat sina villkor. Därmed begränsas också risken för överklagande av beslut, vilket kan komma att ytterligare fördröja introduktionen av den tredje generationens mobiltelefoni.

Vi anser att utskottets hemställan under 82 bort ha följande lydelse:

82. beträffande *tredje generationens mobiltelefoni*

att riksdagen med bifall till motionerna 2000/01:T201 yrkande 19, 2000/01:T703 och 2000/01:T718 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

Sven Bergström (c) och Elver Jonsson (fp) anför:

Det råder oklarhet kring Posten AB. Som redovisas i många motioner finns det en stor oro i landet för en försämrad kassaservice och lantbrevbäring. Oklarhet råder också om Postens betalningsservice. Posten har beslutat att sälja Postgirot till Svenska Girot fr.o.m. den 1 januari 2001. Konkurrensverket har dock med stöd av konkurrenslagen inlett en fördjupad prövning av Postens eventuella avyttring av Postgirot. En prövning som inte beräknas vara avslutad förrän i början av nästa år. Vidare gäller att Posten har sagt upp sitt avtal med Nordbanken fr.o.m. den 1 april 2001 utan att det är klargjort hur nödvändiga bankkontakter därefter skall lösas. Oklarhet råder också om statens framtida krav på Posten. Avtalet mellan staten och Posten löper ut den 1 april 2001.

Hittills har riksdagen endast informerats om de krav som regeringen ställt i Postens förändringsarbete. Någon information om kostnader och konsekvenser för Postens verksamhet och ekonomi har dock inte redovisats. Som redovisas i motion T811 (c, fp) råder dessutom även osäkerhet kring bl.a. definitionen av vissa centrala postpolitiska begrepp och om poströstning skall kunna genomföras i framtiden.

Vi anser det angeläget att klarhet snarast vinnas om hur riksdagens postpolitiska mål skall uppnås framgent och om hur Posten kommer att utvecklas och utforma sin service i framtiden. Det bör därför ankomma på regeringen att skyndsamt redovisa för riksdagen ett sådant beslutsunderlag så att en väl fungerande postservice samt betalnings- och kassaservice kan tryggas.

Vi anser att utskottets hemställan under 84 bort ha följande lydelse:

84. *beträffande Postens kassaservice och lantbrevbäring*
att riksdagen med anledning av motionerna 2000/01:T211 yrkande 28, 2000/01:T212 yrkandena 36 och 37, 2000/01:T231 yrkande 26, 2000/01:T232 yrkande 11, 2000/01:T811, 2000/01:T828, 2000/01:T831 och 2000/01:T835 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

1. Anslagsfördelning inom utgiftsområde 22 (mom. 1)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Bakgrund

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna har i finansutskottets betänkande 2000/01:FiU1 ställt sig bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer för budgetåret 2001. Riksdagen har den 22 november 2000 beslutat i enlighet med finansutskottets förslag.

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. Vi vill satsa på en utbildning som ger alla större möjligheter till ett rikare liv. Genom en större enskild sektor och ett starkare civilt samhälle kan både företag och människor växa. Ännu fler kan komma in på den ordinarie arbetsmarknaden. Den sociala tryggheten ökar också i andra bemärkelser genom att hushållen får en större ekonomisk självständighet. Friheten att välja bidrar både till mångfald, en bättre kvalitet och en större trygghet. De enskilda människorna får ett större inflytande över sina liv.

Vi har föreslagit en långtgående växling från subventioner och bidrag till omfattande skattesänkningar för alla, främst låg- och medelinkomsttagare. Samtidigt värnar vi de människor som är i störst behov av gemensamma insatser och som saknar eller har små möjligheter att påverka sin 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.

När riksdagens majoritet nu genom riksdagsbeslutet den 22 november 2000 valt en annan inriktning av politiken, deltar vi inte i det nu aktuella beslutet om anslagsfördelning inom utgiftsområde 22.

I det följande redovisar vi i sammanfattning det moderata alternativet till politik inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, främst i de delar som berör anslagsberäkningen för år 2001. Vår politik har utvecklats närmare i partimotion T501 (m) och kommittémotion T223 (m).

Utgångspunkter

Sverige måste vara attraktivt. För detta krävs en politik som bygger på insikten om att företag måste kunna expandera och individer ha möjligheter att växa. Bristen på bra infrastruktur hämmar utvecklingen i vårt lands expansiva regioner, samtidigt som den hindrar tillväxten att spridas till andra delar av landet. Våra förslag rörande utgiftsområde 22 Kommunikationer syftar till att öka tillväxten och konkurrensen samt till att förbättra individens möjligheter att bygga en trygg och flexibel tillvaro.

Investeringarna i det svenska vägnätet har under en lång följd av år legat på en oacceptabelt låg nivå. Vidare är underhållet starkt eftersatt. Den av regeringen under senare år förda vägpolitiken har inneburit betydligt lägre anslag till investeringar och underhåll än vad riksdagen förutsatte i samband med 1997 års infrastrukturbeslut.

I vårt budgetförslag gör vi en kraftfull och långsiktig satsning på vägnätet. Vi föreslår att sammanlagt 30 miljarder kronor avsätts under de närmaste åren. För budgetåret 2001 föreslår vi en ökning av anslag 36:2 *Vägverket: Väghållning och statsbidrag* med 2 miljarder kronor, jämfört med regeringens förslag. Detta betyder ökade resurser till vägutbyggnad men också att standarden på det enskilda vägnätet och den passiva säkerheten i vägnätet kan ökas.

Vi har vid flera tillfällen fört fram finansieringsmodellen PPP (Public-Private Partnership) som innebär att privata konsortier kan åta sig att finansiera, bygga och driva en väg under en längre period. PPP möjliggör samhälls-ekonomiskt lönsamma investeringar utan hinder av den rådande statsfinansiella situationen. PPP bör komma till ökad användning i Sverige.

Vi vill också att vägfinansieringsavgifter skall införas, dock endast för att finansiera utbyggnad och underhåll av nya vägar och trafikleder.

Trafikproblemen i Stockholm måste lösas. Bland annat måste Stockholm få en fullt utbyggd ringled i närheten av tullsnittet och dessutom en förbifart för E 4:an väster om Stockholm. Södertörnsleden och Norrortsleden måste färdigställas, lämpligen i form av PPP-projekt.

Järnvägsinfrastruktur

De senaste åren har medfört en eftersläpning med ca 2 miljarder kronor i Banverkets investeringsplan. Med en fortsatt anslagstilldelning på nuvarande nivå finns det risk för att eftersläpningen år 2003 kommer att ha stigit till 7 miljarder kronor. Exempel på angelägna projekt som skjutits upp men som enligt vår uppfattning bör färdigställas är Västra stambanan, Södra stambanan, Västkustbanan och Hallandsåstunneln, Bergslagsbanan samt det tredje spåret genom Stockholm. Om det illa valda projektet Botniabanan inte hade kommit till stånd hade ca 8 miljarder kronor kunnat satsas på betydligt viktigare objekt inom järnvägssektorn, men också på vägområdet. Bland annat skulle de ofta tjälskadade och avstängda vägarna i Norrlands inland ha kunnat rustas upp till full bärighet året om. I vårt budgetförslag föreslår vi en minskning av banhållningsanslaget med 700 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. Enligt vår uppfattning kan de av oss förordade investeringarna fullföljas och underhållet skötas till lägre kostnader, om produktion och drift konkurrensutsätts i högre utsträckning och om banavgifterna beräknas enligt det system som gällde före 1998 års transportpolitiska beslut. Vi noterar i sammanhanget att nuvarande banavgifter, enligt vad regeringen redovisar, endast täcker en fjärdedel av kostnaderna för banhållning.

Övriga områden

2000/01:TU1
Särskilda yttranden

Vi föreslår en minskning av anslaget till SMHI med 20 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. Enligt vår uppfattning bör SMHI i ökad grad avgiftsfinansiera sin verksamhet.

Vidare anser vi att Banverket kan fullgöra sina administrativa uppgifter till en lägre kostnad. Motsvarande anslag bör därför räknas ned med 12 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag.

Det statliga stödet till sjöfarten bör enligt vår mening minska med 200 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. I sammanhanget konstaterar vi att regeringen håller fast vid den s.k. bruttomodellen, trots att sjöarbetsmarknadens parter har kommit överens om ett avtal som egentligen inte förutsätter någon anslagsgivning. Vår syn på hur sjöfartspolitikerna bör utformas utvecklas närmare i avsnitt 5 i detta betänkande.

I budgetpropositionen föreslår regeringen att anslaget för trafikupphandling beräknas till 790 miljoner kronor. Anslaget skall användas bl.a. för ersättning till trafikhuvudmännen för att de övertagit ansvaret för persontrafiken längs vissa länsjärnvägar. Men regeringen lämnar ingen redovisning för hur anslaget i denna del skall användas och någon specificering har heller inte varit möjlig att inbringa. Därför avvisar vi förslaget till den del det avser ersättning till trafikhuvudmännen. I brist på närmare information, som regeringen alltså inte lämnar, bedömer vi att anslaget kan räknas ned med 200 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag.

Ersättningen till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice betraktar vi som en förtäckt statlig subvention. Behovet bör tillgodoses genom upphandling. Motsvarande anslag bör avvecklas.

2. Anslagsfördelning inom utgiftsområde 22 (mom. 1)

Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd) anför:

Bakgrund

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna har i finansutskottets betänkande 2000/01:FiU1 ställt sig bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer för budgetåret 2001. Riksdagen har den 22 november 2000 beslutat i enlighet med finansutskottets förslag.

Kristdemokraterna har i parti- och kommittémotioner förordat en annan inriktning av den ekonomiska politiken och budgetpolitiken.

När riksdagens majoritet nu genom riksdagsbeslutet den 22 november 2000 valt en annan inriktning av politiken, deltar vi inte i det nu aktuella beslutet om anslagsfördelning inom utgiftsområde 22.

I det följande redovisar vi i sammanfattning våra uppfattningar och förslag rörande kommunikationspolitiken, främst i de delar som rör beräkningen av anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Vår politik har utvecklats närmare i kommittémotion T212 (kd).

Kristdemokraternas syn på kommunikationer har två utgångspunkter, välbefinnande och miljöhänsyn. Bra kommunikationer är en förutsättning för att vårt land skall kunna utveckla välbefinnandet samt öka sysselsättningen och tillväxten. Men transporterna belastar miljön. Därför krävs ytterligare insatser för att de skadliga utsläppen skall minska. I detta syfte föreslår vi en kraftigt höjd skrotningspremie för att få bort bilar som saknar katalysator, en successiv övergång till miljöbränslen samt ytterligare resurser till ökad bärighet på järnvägen.

Väg och järnväg

På flera ställen i budgetpropositionen anför regeringen att anslagen inte räcker för att Vägverkets och Banverkets investeringsplaner skall kunna genomföras. Detta är olyckligt. Ett sätt att i detta läge få till stånd investeringar på stabil ekonomisk grund kan vara alternativa finansieringsmodeller av typen PPP (Public-Private Partnership). I förra årets budgetproposition utlovade regeringen en skyndsamt utredning av möjligheterna till alternativ finansiering av vissa projekt. Av detta finns inget i årets budgetproposition. Vi har föreslagit att tio projekt skall startas och också lämnat exempel på projekt lämpade för alternativ finansiering.

Kristdemokraterna vill för nästa budgetår avsätta 3 miljarder kronor utöver regeringens förslag till investeringar, underhåll och upprustning av vägnätet. För perioden 2001–2003 föreslår vi 9,5 miljarder kronor mer än vad regeringen förordar. Av detta belopp avses en stor del användas till s.k. skuggtullar för PPP-projekt. Med vårt förslag, som finansieras genom utförsäljning av statlig egendom, skapas utrymme också för övriga nyinvesteringar och reinvesteringar på de starkt nedslitna riks- och länsvägarna.

Skall järnvägen ha möjligheter att utvecklas och ta upp konkurrensen med övriga transportslag måste såväl stamnätet som länsnätet förbättras. Därför behövs ytterligare resurser till Banverket för nyinvesteringar och upprustning av banorna. Vi föreslår att anslag 36:4 *Banhållning och sektorsuppgifter* för nästa budgetår tillförs 150 miljoner kronor utöver vad regeringen föreslår. Investeringar i järnväg bör komma till stånd över hela landet. Detta innebär bl.a. att Inlandsbanan måste få stöd även i fortsättningen. Elektrifieringen av Blekinge kustbana är ett viktigt och länge efterfrågat projekt. Som ett led i samordningen mellan olika transportslag bör flygplatser som Landvetter, Skavsta och Västerås flygplatser till förhållandevis små kostnader knytas samman med järnvägen. Det är viktigt att flaskhalsarna runt våra tre storstadsregioner byggs bort. Därmed skulle järnvägen få ökade förutsättningar att utvecklas vad gäller såväl person- som godstrafiken. Emellertid måste enligt vår mening den omdiskuterade Citytunneln i Malmö utredas vidare, från miljösynpunkt men framför allt vad gäller den samhällsekonomiska nyttan. I det sammanhanget bör också alternativa lösningar studeras.

Kristdemokraterna framhöll i förra årets trafikmotion att Sverige skyndsamt måste komma fram till en långsiktig sjöfartspolitik. Men näringsministern har i svar på frågor ställda i riksdagen hänvisat till att nuvarande stöd till sjöfarten skall utvärderas innan nya åtgärder vidtas. Nu ser vi resultatet: Svensk sjöfart står inför valet att flagga ut eller lägga ned. Om regeringen i tid hade presenterat en långsiktig politik hade den svenska handelsflottan i dag varit betydligt större än den är. Nu är det desto viktigare att riksdagen fattar rätt beslut för sjöfarten. Vi avsätter 400 miljoner kronor mer än regeringen under år 2001 för att färjerederierna skall kunna omfattas av sjöfartsstödet, samt för att täcka upp skillnaden mellan regeringens och Rederinämnadens beräkningar.

3. Anslagsfördelning inom utgiftsområde 22 (mom. 1)

Sven Bergström (c) anför:

Bakgrund

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna har i finansutskottets betänkande 2000/01:FiU1 ställt sig bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 för budgetåret 2001. Riksdagen har den 22 november 2000 beslutat i enlighet med finansutskottets förslag.

När riksdagens majoritet nu genom riksdagsbeslutet den 22 november 2000 valt en annan inriktning av politiken, deltar jag inte i det nu aktuella beslutet om anslagsfördelning inom utgiftsområde 22.

Centerpartiet har i sin kommittémotion T231 (c) redovisat sin syn på de kommunikationspolitiska frågorna. Den skiljer sig på avgörande punkter från den politik som regeringen förordar. I motionen lägger vi fram ett stort antal förslag som, om de genomfördes, skulle ge hela Sverige bättre kommunikationer. I det följande sammanfattas vårt alternativ till kommunikationspolitik, främst i de delar som rör beräkningen av anslag inom utgiftsområdet. Våra anslagsyrkanden återfinns i motion T219 (c).

Utgångspunkter

Goda kommunikationer är en grundförutsättning för att människor och företag skall kunna verka i hela landet. Utan en god infrastruktur minskar möjligheterna till utveckling i landets regioner. För att människor och företag skall våga investera i alla delar av landet måste de veta att infrastrukturen garanteras på såväl kort som lång sikt. Samtidigt vet vi att trafiksektorn svarar för en mycket stor del av utsläppen av växthusgaser. Därför är det viktigt att få till stånd ett ”grönare” transportsystem.

Väg och järnväg

Ursprungligen skulle den aviserade infrastrukturpropositionen ha lagts fram för riksdagen under våren 2000. Ännu har ingen proposition kommit. Varje

dags försening innebär fortsatt osäkerhet om infrastrukturpolitikens långsiktiga inriktning. Propositionen måste snarast presenteras.

I förra årets budgetproposition uttalades att möjligheterna till alternativ finansiering av infrastrukturprojekt skulle prövas. Men i årets budgetproposition nämns ingenting om sådana lösningar. Centerpartiet anser att PPP-modellen skall prövas.

Det är enligt vår uppfattning utomordentligt allvarligt att det svenska vägnätet får fortsätta att förfalla. Medel måste fram för att stoppa detta förfall. Självklart behövs nyinvesteringar men tyngdpunkten måste ligga på att återta eftersatt underhåll. Regeringen bör snarast återkomma till riksdagen med ett förslag till en tioårig plan för återhämtning och upprustning av vägnätet. I vår kommittémotion föreslår vi att anslaget till väghållning för nästa år höjs med 2 420 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. Tillgängliga medel bör i möjligaste mån användas för åtgärder inom befintlig infrastruktur.

Precis som väganslagen är anslagen till järnväg för små. I början av 1990-talet satsades stora resurser på järnvägen. Resultaten av denna satsning har varit mycket positiva. Men under senare år har anslagen minskat. Många banor har nått kapacitetstaket. Centerpartiet föreslår mot den bakgrunden att banhållningsanslaget för budgetåret 2001 höjs med 575 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag.

I sammanhanget vill vi starkt framhålla att kostnaderna för Öresundsförbindelsen bör bäras av dem som använder bron. Banavgifterna bör därför sänkas med samma summa som de höjdes med för att betala Öresundsbron.

Sjöfart

Svensk sjöfart i allmänhet – och färjor och flygbåtar i synnerhet – har genom förändringar i omvärlden under den senaste tiden utsatts för stora yttre påfrestningar. Man kan med fog tala om att svensk sjöfart är hotad. Regeringen aviserar förändringar i den svenska sjöfartspolitik, men först till år 2002. Men då kan det vara för sent. Enligt vår uppfattning bör ett nettostöd införas redan den 1 januari 2001. Med ett nettosystem bortfaller behovet av anslag.

4. Anslagsfördelning inom utgiftsområde 22 (mom. 1)

Elver Jonsson (fp) anför:

Bakgrund

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna har i finansutskottets betänkande 2000/01:FiU1 ställt sig bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 för budgetåret 2001. Riksdagen har den 22 november 2000 beslutat i enlighet med finansutskottets förslag.

När riksdagens majoritet nu genom riksdagsbeslutet den 22 november 2000 valt en annan inriktning av politiken, deltar jag inte i det nu aktuella beslutet om anslagsfördelning inom utgiftsområde 22.

I det följande redovisar jag i sammanfattning Folkpartiets trafikpolitiska alternativ, huvudsakligen i de delar som rör beräkningen av anslag inom

Utgångspunkter

För liberaler utgör infrastrukturen och trafikpolitiken samhällets ryggrad och blodsystem. Att Sverige sedan i mitten av 1800-talet haft en positiv välfärdsutveckling kan till stor del kopplas till att handeln, och därmed kommunikationerna, har ökat. Också för enskilda människors välfärd är goda kommunikationer avgörande. De underlättar arbetspendling och förbättrar därmed förutsättningarna att bo där man vill och jobba på någon annan plats. Trafikpolitiken har därmed stor regionalpolitisk betydelse.

Väg och järnväg

Våra förslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer utgår från en minskad ram för år 2001 med i storleksordningen 355 miljoner kronor. Med hänsyn till betydelsen av en god vägstandard för vårt näringsliv föreslår vi emellertid att anslaget till väghållning skall höjas med 1 750 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. Dessa medel bör användas för tjälsäkring av vägnätet så att t.ex. inte skogsindustrin drabbas av produktionsavbrott. Vidare anser vi att det finns vissa vägprojekt som i första hand bör genomföras eftersom de kan vidga flaskhalsarna i trafiksystemen och dessutom bidra till ökad trafiksäkerhet. Dessa är

- sträckan Helsingborg–Stockholm, som bör få motorvägsstandard hela vägen,
- sträckan Göteborg–Stockholm, där riksväg 40 bör bli huvudväg med motorvägsstandard,
- sträckan Fors–Nynäshamn, viktig inte minst med hänsyn till den växande Gotlandstrafiken,
- den s.k. Inlandsvägen som bör få status av Europaväg.

I flera år har vi liberaler i riksdagen lagt fram förslag om alternativ finansiering av infrastrukturprojekt (PPP). Vi noterar att regeringen i årets budgetproposition inte nämner något om alternativ finansiering, trots de uttalanden i denna riktning som gjordes i budgetpropositionen för innevarande år.

Vad gäller storstadsfrågorna anser vi att det krävs en ny överenskommelse mellan staten samt regionala och lokala aktörer. Folkpartiet föreslår en satsning på 4 miljarder kronor över en tvåårsperiod vilken, tillsammans med ordinarie anslag till Vägverket och s.k. PPP-finansiering, kan få fart på infrastrukturinvesteringarna i Stockholm och Göteborg. I Stockholm är Norra länken det mest angelägna projektet, eftersom det kan lösa problemen med den tunga trafiken till och från hamnen. Exakt samma problem vidlåder trafiken till och från hamnen i Göteborg.

Det enskilda vägnätet måste värnas eftersom det har stor betydelse för näringslivet samt för människors möjlighet till bosättning, friluftsliv och rekreation m.m.

Med hänsyn till de stora problemen inom vägsektorn anser vi att resurstilldelningen till järnvägen måste stå något tillbaka. Vi föreslår att banhållningsanslaget för nästa budgetår minskas med drygt 1,5 miljarder kronor, jämfört med regeringens förslag. Dessutom anser vi att anslaget till Banverkets administration kan minskas.

Sjöfart

Svensk sjöfart möter konkurrens från två håll, dels från europeiska rederier som åtnjuter statligt stöd, dels från asiatiska och andra östländer som har låga bemanningskostnader. Att avhjälpa dessa hot med breda industristöd anser Folkpartiet vara ekonomiskt omöjligt. Mot den bakgrunden anser vi att det s.k. rederistödet skall avvecklas med början år 2000.

Emellertid har ett nytt problem dykt upp under den senaste tiden, nämligen hotet mot den svenska färjesjöfarten. Danmark har infört ett nytt system som innebär att ombordanställda i färjorna erhåller nettolön, alltså utan att påföras skatt. Om inget görs åt detta problem finns risk för att hela den svenska färjenäringsen slås ut. Regeringen aviserar en ny stödform fr.o.m. år 2002. Folkpartiet välkomnar initiativet men anser att stödet bör införas snarast.

5. Enskilda vägar (mom. 7)

Sven Bergström (c) anför:

Jag anser att det enskilda vägnätet har en mycket stor betydelse inte enbart för de som bor längs dessa vägar, sammanlagt nära en miljon människor med fritidshusboendet inräknat, utan också för jord- och skogsbruk samt för det rörliga friluftslivet. Enskilda vägar bidrar också ofta till kortare körsträckor och har därmed en positiv miljöpåverkan. Regeringens politik har dock inneburit att detta vägnät successivt förfallit. Därmed riskeras att enskilda vägar stängs av vilket drabbar vår allemansrätt. Jag anser det därför viktigt att det enskilda vägnätet ges rimliga villkor och rustas upp för att undvika fortsatt kapitalförstörelse.

6. Enskilda vägar (mom. 7)

Elver Jonsson (fp) anför:

Folkpartiet liberalerna anser att de enskilda vägarna har stor betydelse för näringslivet, människors möjlighet till bosättning och möjlighet till friluftsliv och rekreation. Orättvisa villkor för det enskilda vägnätet leder snabbt till betydande negativa konsekvenser inte bara för glesbygden utan för landet som helhet. Jag anser det därför angeläget att det pågående beredningsarbetet om de enskilda vägarna skyndsamt slutförs och resulterar i ett regelverk som innebär att dessa vägar kan ges en tillfredsställande standard som främjar goda utvecklingsmöjligheter i hela landet.

7. Kapitaltäckning till SVEDAB (mom. 14)

2000/01:TU1
Särskilda yttranden

Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd) anför:

Det nu föreslagna systemet för kapitaltäckning till SVEDAB innebär ytterligare statliga insatser för att finansiera Öresundsbron. Detta innebär risk för en minskad trovärdighet för brukarfinansiering genom s.k. PPP-projekt (med PPP avses Public-Private Partnership.) Vi anser det viktigt att trafikens infrastruktur vidareutvecklas och framtidsanpassas genom en vidgad användning av PPP-finansiering utanför statsbudgeten. Staten bör därför inte i efterhand ändra avtal och via skattsedeln rädda eventuella projekt.

8. Konsekvensanalys (mom. 25)

Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd) anför:

Vi anser det viktigt att Banverket kan genomföra sina arbetsuppgifter på ett ändamålsenligt och effektivt sätt. Med hänsyn till de uppgifter som framkommit om att verket inte hinner med att fullfölja projekt som är projekterade och beslutade bör en närmare konsekvensbeskrivning redovisas av anslagstilldelningen. Det bör ankomma på regeringen att i lämpligt sammanhang redovisa underlag för riksdagen. Visar det sig att de administrativa nedskärningarna har varit för stora bör resurser återföras till Banverket.

9. Bemanning av utsjöplatser (mom. 41)

Elver Jonsson (fp) anför:

Göteborgs hamn är den överlägset främsta hamnen i Sverige. Som framhålls i motion T614 (fp) fraktas årligen över 27 miljoner ton gods genom Göteborgs hamn, att jämföras med t.ex. drygt 5 miljoner genom Stockholms hamn. Det är således mycket betydande godsmängder som passerar hamninloppet till Göteborg och därmed den för trafikövervakningen så strategiskt viktiga Vinga fyr. Mot den bakgrunden framstår avbemanningen av fyren som riskabel. Jag förutsätter därför att regeringen ser till att beslutet om avbemanningen utvärderas och följs upp i syfte att pröva om en återbemanning är erforderlig.

Vidare förutsätter jag att regeringen även ser till att förvissa sig om att nuvarande avbemannning av Söderarm kan fortvara utan men för sjösäkerheten.

10. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (mom. 61)

Christina Axelsson (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 nedläggningsbeslut. Alla inser 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 förorening-

ar i trädgårdar etc. på grund av flyget. Många lider också psykiskt svårt av att ha jet- och skolflygplan strax ovanför hustaken.

För att det skall finnas trovärdighet i detta angelägna ärende krävs ett beslut om Brommas framtid som reguljär flygplats i samband med att beredningen av utredningen om flygplatskapacitet i Stockholmsregionen blir färdig.

11. Handel med slottider (mom. 64)

Elver Jonsson (fp) anför:

Konkurrensverket anser att slottidssystemet bör ses över, detta som ett led i ansträngningarna att få till stånd en bättre konkurrens inom flyget. Vi delar denna uppfattning. Som föreslås motion T211 (fp) bör i konkurrensbefrämjande syfte handel med slottider införas på Arlanda.

12. Kommunalt IT-stöd (mom. 81)

Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd) anför:

Regeringen hävdar att IT-infrastrukturens utbyggnad i första hand skall ske i marknads regi. Trots detta avsätter regeringen betydande offentliga medel för att bygga ut regionala transportnät i landet. Staten tar därmed på sig ett onödigt stort ansvar för utbyggnaden som gör att marknaden delvis avstår från investeringar. Staten har heller inte skyndsamt klarlagt villkoren för sitt stöd. Det nu föreslagna kommunala stödet för investeringar i IT-infrastrukturen skall exempelvis gälla fr.o.m. den 1 juli 2000, men ännu har varken de närmare bidragsvillkoren klarlagts eller vilka konsekvenser som stödet beräknas få.

Enligt vår uppfattning kunde marknaden kommit igång med denna utbyggnad tidigare om företagen fått klara signaler om vilken konkurrenspolitik som gällt i Sverige och vilken roll staten skall spela. Vi menar att ett statligt stöd är nödvändigt för att täcka hela landet med bredband, men det handlar då främst om glesbygden.

13. Postal infrastruktur (mom. 85)

Sven Bergström (c) anför:

Riksdagen gav våren 1999 regeringen till känna att postlagen borde tillföras en definition av begreppet postal infrastruktur och att regeringen, efter en utredning, borde återkomma till riksdagen med förslag härom (prop. 1989/90:95, bet. 1989/90:TU11, rskr. 1989/90:237). Trots detta beslut har regeringen ännu inte presenterat det efterlysta lagförslaget.

Jag anser att en likvärdig tillgång till den postala infrastrukturen är av stor betydelse för en väl fungerande posttjänst. Regeringen bör därför snarast möjligt återkomma till riksdagen med förslag till lagändring. En utgångspunkt bör härvid vara att möjligheten till en daglig god postservice i hela landet inte äventyras.

Sven Bergström (c) anför:

Post- och telestyrelsen har på telekommunikationsområdet med stöd av telelagen agerat kraftfullt och smidigt för att främja en väl fungerande marknad. Motsvarande stöd för ingripande saknar däremot PTS enligt postlagen. Med hänsyn till den begränsade konkurrenssituation som fortfarande råder på postområdet anser jag därför att PTS bör få vidgade mandat enligt postlagen att aktivt verka för en ökad konkurrens på postområdet. Det bör ankomma på regeringen att föreslå riksdagen erforderliga lagändringar.

15. Uppföljning och utvärdering

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Vi delar utskottets bedömning om att budgetpropositionens kvalitet bör förbättras. Vi instämmer också i kravet på tydligare anslagsredovisningar och ökad läsbarhet. Vi anser därutöver att allvarligt klander kan riktas mot regeringens sätt att inför riksdagen behandla väg- och järnvägsområdet.

Den ekonomiskt sett helt dominerande delen av utgiftsområde 22 är anslagen till väg- och banhållning. Enligt regeringens förslag kommer dessa anslag att sammantaget uppgå till drygt 20 miljarder kronor nästa budgetår. Riksdagen har lagt fast att användningen av dessa medel skall styras genom tioåriga planer som skall revideras vart fjärde år. Enligt gällande planeringsprocess skulle regeringen redan våren 2000 för riksdagen redovisat förslag till riktlinjer för investeringar och underhåll samt ekonomiska ramar för perioden 2002–2011.

Regeringen har ännu inte förelagt riksdagen något beslutsunderlag. Inte heller har någon plan redovisats för när ett sådant beslutsunderlag kommer att presenteras. Regeringens årliga medelsanvisningar för vägar och järnvägar är dessutom klart lägre än den nivå som krävs för att kunna genomföra fastställda infrastrukturplaner. Det betyder att gällande planer inte längre upplevs som realistiska. I stället har regeringen valt att genom oklara skrivningar i budgetpropositionen ange sina intentioner om hur medelsanvändningen skall ske.

Vi finner regeringens hantering klandervärd. Medelstilldelningen för vägar och järnvägar frångår väsentligt gällande planer samtidigt som riksdagen inte får några nya planer som regeringen utlovat. Ett närmast planeringslöst läge råder. Enligt vår mening försvagas därmed mål- och resultatstyrningen samtidigt som riksdagens möjligheter att effektivt styra medelsanvändningen till vägar och järnvägar försvåras.

1. Förslag till lag med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter

2. Förslag till lag om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät

2000/01:TU1
Bilaga 1

Utskottets förslag till beslut om anslag för budgetåret 2001 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

2000/01:TU1
Bilaga 2

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.

1 000-tal kronor

Politikområde	Utskottets
Anslag	förslag
34 Miljöpolitik	
1 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut m.m. (<i>ram</i>)	203 077
36 Transportpolitik	
1 Vägverket: Administration (<i>ram</i>)	1 044 730
2 Väghållning och statsbidrag (<i>ram</i>)	13 662 925
3 Banverket: Administration (<i>ram</i>)	749 849
4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter (<i>ram</i>)	6 611 495
5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk (<i>ram</i>)	200 000
6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m. (<i>obet.</i>)	61 000
7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m. (<i>obet.</i>)	62 660
8 Bidrag till sjöfarten (<i>ram</i>)	409 000
9 Driftbidrag till kommunala flygplatser (<i>obet.</i>)	101 000
10 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarriers (<i>ram</i>)	140 000
11 Rikstrafiken: Administration (<i>ram</i>)	10 687
12 Rikstrafiken: Trafikupphandling (<i>ram</i>)	790 000
13 Viss internationell verksamhet (<i>ram</i>)	7 500
14 Statens väg- och transportforskningsinstitut (<i>ram</i>)	32 680
15 Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) (<i>ram</i>)	44 861

37 IT, tele och post

1	Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter (<i>ram</i>)	11 365
2	Upphandling av samhällsåtaganden (<i>ram</i>)	153 484
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>)	144 000
5	Informationsteknik: Telekommunikation m.m. (<i>ram</i>)	50 000
	Summa för utgiftsområdet	24 690 313

2000/01:TU1
Bilaga 2

Regeringens och partiernas förslag till anslag för år 2001 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Belopp i 1000-tal kronor

Anslag	Anslagstyp	Regeringens förslag	(m)	(kd)	(c)	(fp)
34:1 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut m.m.	(ram)	203 077	-20 000			
36:1 Vägverket: Administration	(ram)	1 044 730			-120 000	-75 000
36:2 Väghållning och statsbidrag	(ram)	13 662 925	+2 000 000	+3 000 000	+2 420 000	+1 750 000
36:3 Banverket: Administration	(ram)	749 849	-12 016		-51 000	-75 000
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	(ram)	6 611 495	-700 000	+150 000	+575 000	-1 550 000
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	(ram)	200 000				
36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	(obet.)	61 000	-20 000			
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	(obet.)	62 660				
36:8 Bidrag till sjöfarten	(ram)	409 000	-200 000	+400 000	-409 000	-409 000
36:9 Driftbidrag till kommunala flygplatser	(obet.)	101 000				
36:10 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier	(ram)	140 000				
36:11 Rikstrafiken: Administration	(ram)	10 687			-350	
36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	(ram)	790 000	-200 000			
36:13 Viss internationell verksamhet	(ram)	7 500				
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	(ram)	32 680				
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)	(ram)	44 861				

Anslag	Anslagstyp	Regeringens förslag	(m)	(kd)	(c)	(fp)
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	(ram)	11 365				
37:2 Upphandling av samhällsåtaganden	(ram)	153 484				
37:3 Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice	(ram)	200 000	-200 000			
37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	(ram)	144 000				
37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	(ram)	50 000				
Summa		24 690 313	+647 984	+3 550 000	+2 414 650	-359 000

Sammanfattning.....	1
Betänkandets disposition	2
BUDGETPROPOSITIONEN FÖR ÅR 2000.....	3
Utgiftsområde 22 Kommunikationer	3
MOTIONERNA	6
Motioner från den allmänna motionstiden 1999	6
Motioner från den allmänna motionstiden 2000	6
UTSKOTTET	28
1 Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	28
1.1 Inledning	28
1.1.2 Utgiftsområdets omfattning.....	28
1.1.3 Riksdagens beslut om ram för utgiftsområdet	29
1.1.4 Mål för verksamheten inom utgiftsområdet	29
Det transportpolitiska målet.....	29
Mål för politikområdet IT, tele och post.....	29
Målet för IT-politiken.....	30
Målet för telepolitiken	30
Det postpolitiska målet	30
1.2 Politikområde Transportpolitik	30
1.2.1 Politikområdets omfattning	30
1.2.2 Planeringsprocessen	30
1.2.3 1997 års inriktningsbeslut m.m.	31
1.2.4 Anslag inom delområde Väg.....	32
Vägverkets administrationsanslag	32
Väghållningsanslaget.....	33
Utskottets ställningstagande till anslagen inom delområde Väg	34
1.2.5 Anslag inom delområde Järnväg	35
Banverkets administrationsanslag	35
Banhållningsanslaget.....	36
Ersättning till Statens järnvägar.....	36
Transeuropeiska nätverk.....	36
Utskottets ställningstagande till anslagen inom delområde Järnväg	37
1.2.6 Anslag inom delområde Sjöfart.....	38
Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.....	38
Ersättning till viss kanaltrafik m.m.....	38
Bidrag till sjöfarten.....	38
1.2.7 Anslag inom delområde Luftfart	39
Stöd till kommunala flygplatser.....	39
1.2.8 Anslag inom delområde Forskning, analys, samhälls- köpta tjänster m.m.	40
Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).....	40
Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)	40
Rikstrafikens administration.....	40

Trafikupphandling	41
Viss internationell verksamhet	41
1.3 Politikområde IT, tele och post	41
1.3.1 Politikområdets omfattning	41
1.3.2 Anslag inom politikområde IT, tele och post	42
Post- och telestyrelsen m.m.	42
Upphandling av samhällsåtaganden.....	42
Ersättning till Posten AB	42
Ersättning till SOS Alarm Sverige AB	43
Informationsteknik	43
1.4 Politikområde Miljöpolitik.....	43
Anslag inom politikområde Miljöpolitik.....	43
1.5 Sammanfattning av utskottets ställningstaganden till anslagsfrågorna.....	43
2 Vägar	44
2.1 Finansiering av visst utredningsarbete	45
2.2 Låneram för vissa tillgångar m.m.	45
2.3 Finansiering av vissa kapitalkostnader inom vägväsendet	45
2.4 Ekonomiska förpliktelser	46
2.5 Vägverkets organisation.....	46
2.5.1 Motionsförslag	46
2.5.2 Utskottets ställningstagande	46
2.6 Enskilda vägar.....	47
2.6.1 Motionsförslag	47
2.6.2 Utskottets ställningstagande	48
2.7 Färjetrafik.....	49
2.7.1 Motionsförslag	49
2.7.2 Utskottets ställningstagande	50
2.8 Ersättning av färjor	50
2.8.1 Motionsförslag	50
2.8.2 Utskottets ställningstagande	51
2.9 Vägmärken och vägskyltar.....	51
2.9.1 Motionsförslag	51
2.9.2 Utskottets ställningstagande	53
2.10 Vägsalt	53
2.10.1 Motionsförslag	53
2.10.2 Utskottets ställningstagande	54
2.11 Statliga garantier till SVEDAB.....	54
2.12 Kapitaltäckning till SVEDAB.....	54
2.12.1 Regeringens förslag.....	54
2.12.2 Motionsförslag	55
2.12.3 Utskottets ställningstagande.....	55
2.13 Järnvägstrafikens kostnadsansvar för Öresundsbron.....	56
2.13.1 Motionsförslag	56
2.13.2 Utskottets ställningstagande	57
2.14 Avgifter och rabatter på Öresundsbron	58
2.14.1 Motionsförslag	58
2.14.2 Utskottets ställningstagande	58

2.15 Ekonomisk utredning	59
2.15.1 Motionsförslag	59
2.15.2 Utskottets ställningstagande	59
2.16 Färjetrafiken i norra Öresund	60
2.16.1 Motionsförslag	60
2.16.2 Utskottets ställningstagande	61
3 Banverket	61
3.1 Ekonomiska förpliktelser	62
3.2 Kapillära bannätet	62
3.3 Låneram för vissa järnvägsinvesteringar m.m.	62
3.4 Finansiering av visst utredningsarbete	62
3.5 Finansiering av vissa järnvägsinvesteringar m.m.	63
3.6 Banverkets produktionsverksamhet	63
3.6.1 Motionsförslag	63
3.6.2 Utskottets ställningstagande	63
3.7 Konsekvensanalys	63
3.7.1 Motionsförslag	63
3.7.2 Utskottets ställningstagande	64
3.8 Banavgifternas storlek	64
3.8.1 Motionsförslag	64
3.8.2 Utskottets ställningstagande	64
4 Statens järnvägar	65
4.1 Ekonomiska mål, investeringsplaner och finansiella befo- heter för SJ	65
4.1.1 Bakgrund	65
4.1.2 Framtida utveckling	65
4.1.3 Regeringens förslag till ekonomiska mål och investe- ringsplan för SJ	66
4.1.4 Utskottets ställningstagande till regeringens förslag om SJ	67
4.2 Verksamhetsinriktning för SJ	68
4.2.1 Motionsförslag	68
4.2.2 Utskottets ställningstagande	68
4.3 Privatisering av SJ	68
4.3.1 Motionsförslag	68
4.3.2 Utskottets ställningstagande	68
5 Sjöfart	68
5.1 Statligt ekonomiskt stöd till sjöfartsnäringen	69
5.1.1 Inledning	69
5.1.2 1996 års sjöfartspolitiska beslut	69
5.1.3 1998 års sjöfartspolitiska beslut	69
5.1.4 Motionsförslag om vidgat stöd m.m.	70
5.1.5 Utskottets ställningstagande	73
5.2 Handelssjöfartens kostnadsansvar och Sjöfartsverkets ekono- miska mål i fråga om farledsavgifterna	74
5.2.1 Inledning	74
5.2.2 Regeringens förslag	75
5.2.3 Motionsförslag	75

5.2.4 Utskottets ställningstagande	75
5.3 Ekonomiska mål i övrigt och investeringsplan m.m. för Sjöfartsverket	76
5.3.1 Regeringens förslag	76
5.3.2 Utskottets ställningstagande	77
5.4 Investeringar i farleder till Göteborgs hamn	77
5.4.1 Regeringens överväganden och förslag	77
5.4.2 Motionsförslag	78
5.4.3 Utskottets ställningstagande	78
5.5 Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF)	78
5.6 Vänersjöfart m.m.	78
5.6.1 Inledning	78
5.6.2 Motionsförslag	79
5.6.3 Utskottets ställningstagande	80
5.7 Säkerhets- och miljöfrågor	80
5.7.1 Inledning	80
5.7.2 Motionsförslag	81
5.7.3 Utskottets ställningstagande	82
5.8 Bemanning av utsjöplatser	85
5.9 Fritidsbåtar	86
5.9.1 Återinförande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister	86
5.9.2 Förarbevis	86
5.10 Övrigt	87
6 Luftfart	88
6.1 Luftfartsverkets ekonomiska mål, investeringsplan och finansiella befogenheter m.m.	89
6.1.1 Regeringens överväganden och förslag	89
6.1.2 Utskottets ställningstagande	89
6.2 Luftfartens expansion	89
6.2.1 Motionsförslag	89
6.2.2 Utskottets ställningstagande	90
6.3 Luftfartsverkets roller, organisationsstruktur och uppgifter	90
6.3.1 Motionsförslag	90
6.3.2 Utskottets ställningstagande	91
6.4 Stöd till olönsamma linjer	92
6.4.1 Motionsförslag	92
6.4.2 Utskottets ställningstagande	92
6.5 Regionflygplatser	92
6.5.1 Motionsförslag	92
6.5.2 Utskottets ställningstagande	93
6.6 Statliga eller privata flygplatser	94
6.6.1 Motionsförslag	94
6.6.2 Utskottets ställningstagande	95
6.7 Flygmarknaden	96
6.7.1 Motionsförslag	96
6.7.2 Utskottets ställningstagande	97
6.8 Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet	97
6.8.1 Motionsförslag	97

6.8.2 Utskottets ställningstagande	99
6.9 Landvetters flygplats	99
6.9.1 Motionsförslag	99
6.9.2 Utskottets ställningstagande	99
6.10 Slottidssystemet	100
6.10.1 Motionsförslag	100
6.10.2 Utskottets ställningstagande	100
6.11 Miljöfrämjande åtgärder	101
6.11.1 Motionsförslag	101
6.11.2 Utskottets ställningstagande	101
6.12 Åtgärder mot brottsliga handlingar	101
6.12.1 Motionsförslag	101
6.12.2 Utskottets ställningstagande	101
6.13 Motorflygklubbarnas verksamhetsförutsättningar	102
6.13.1 Motionsförslag	102
6.13.2 Viss bakgrundsredovisning	102
6.13.3 Utskottets ställningstagande	102
6.14 Statens haverikommission.....	103
7 Färdtjänst	103
7.1 Motionsförslag	103
7.2 Utskottets ställningstagande.....	104
8 Kollektivtrafik	105
8.1 Översyn av trafikhuvudmannareformen m.m.	106
8.2 Trafikupphandling.....	107
8.2.1 Rikstrafiken	107
8.2.2 Femåriga avtal	108
8.2.3 Fortsatt stöd till trafikhuvudmännen	108
9 Gotlandstrafiken	109
9.1 Översyn av Gotlandstrafiken	110
9.1.1 Regeringens förslag.....	110
9.1.2 Motionsförslag	110
9.1.3 Utskottets ställningstagande	111
9.2 Gotlandstrafiken – en vägfråga	113
9.2.1 Motionsförslag	113
9.2.2 Utskottets ställningstagande	113
9.3 Färjeförbindelser	113
9.3.1 Motionsförslag	113
9.3.2 Utskottets ställningstagande	113
10 Forskning och SMHI	114
10.1 Prioritering av forskningsområden.....	114
10.2 SMHI:s observationsmaterial	115
10.3 Spårtaxi	115
11 IT, tele och post	115
11.1 Stöd till kommuner för lokal IT-infrastruktur	116
11.1.1 Bakgrund.....	116
11.1.2 Regeringens förslag.....	117
11.1.3 Motionsförslag	117
11.1.4 Utskottets ställningstagande	118

11.2 Tredje generationens mobiltelesystem	119
11.2.1 Bakgrund	119
11.2.2 Motionsförslag	119
11.2.3 Utskottets ställningstagande	120
11.3 Upphandling av samhällsåtaganden	121
11.3.1 Regeringens förslag	121
11.3.2 Utskottets ställningstagande	121
11.4 Postens kassaservice och lantbrevbäring	121
11.4.1 Motionsförslag	121
11.4.2 Utskottets ställningstagande	123
11.5 Postal infrastruktur	124
11.5.1 Motionsförslag	124
11.5.2 Utskottets ställningstagande	124
11.6 Postlagen	125
11.6.1 Motionsförslag	125
11.6.2 Utskottets ställningstagande	125
12 Uppföljning och utvärdering	126
HEMSTÄLLAN	130
RESERVATIONER	139
1. Vägverkets organisation (m)	139
2. Enskilda vägar (m)	139
3. Ersättning av färjor (fp)	140
4. Riktlinjer för vägskyltning (m, kd, c, fp)	140
5. Besvärsordning vid överklaganden (m, kd, c, fp)	141
6. Vägsalt (c)	141
7. Kapitaltäckning till SVEDAB (m)	142
8. Kapitaltäckning till SVEDAB (c)	142
9. Järnvägstrafikens kostnadsansvar för Öresundsbron (m, kd, c, fp)	142
10. Öresundsbrons prissättning (v)	143
11. Ekonomisk utredning (v, c)	143
12. Banverkets produktionsverksamhet (m, kd, fp)	144
13. Banavgifternas storlek (m, fp)	144
14. Privatisering av SJ (m, fp)	145
15. Vidgade statliga insatser för sjöfartsnäringen (m)	145
16. Handelssjöfartens kostnadsansvar och Sjöfartsverkets ekono- miska mål i fråga om farledsavgifterna (m)	145
17. Investeringar i farleder till Göteborgs hamn (m)	147
18. Vänersjöfart m.m. (m, kd, c, fp)	147
19. Återinförande av fritidsbåtsregistret (m, kd, fp)	148
20. Återinförande av fritidsbåtsregistret (v – motiv.)	148
21. Sjöfartens behov av forskning och utveckling (v)	149
22. Luftfartens expansion (v)	149
23. Luftfartsverkets roller och organisationsstruktur (m, kd, fp)	150
24. Luftfartsverkets roller och organisationsstruktur (c)	150
25. Luftfartsverkets huvuduppgifter (v)	151
26. Stöd till icke statliga flygplatser (fp)	151
27. Privatisering av statliga flygplatser (m)	151

28. Delprivatisering av kluster av flygplatser (c).....	152
29. Förstatligande av kommunala flygplatser (v).....	152
30. Privata och kommunala alternativ (kd).....	153
31. Statens ägarandel i SAS Sverige AB (m, fp).....	153
32. Konkurrensen inom den inrikes luftfarten (fp).....	153
33. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (m).....	154
34. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (c).....	155
35. Landvetters flygplats (c, fp).....	155
36. Slottidssystemet (v).....	156
37. Miljöfrämjande åtgärder (v).....	156
38. Åtgärder mot brottsliga handlingar (kd).....	156
39. Gotlandstrafiken – en vägfråga (v, fp).....	157
40. SMHI:s observationsmaterial (kd).....	157
41. Kommunalt IT-stöd (m, fp).....	158
42. Kommunalt IT-stöd (c).....	158
43. Tredje generationens mobiltelefoni (m, fp).....	159
44. Postens kassaservice och lantbrevbäring (c, fp).....	160
SÄRSKILDA YTTRANDEN	161
1. Anslagsfördelning inom utgiftsområde 22 (m).....	161
2. Anslagsfördelning inom utgiftsområde 22 (kd).....	163
3. Anslagsfördelning inom utgiftsområde 22 (c).....	165
4. Anslagsfördelning inom utgiftsområde 22 (fp).....	166
5. Enskilda vägar (c).....	168
6. Enskilda vägar (fp).....	168
7. Kapitaltäckning till SVEDAB (kd).....	169
8. Konsekvensanalys (kd).....	169
9. Bemanning av utsjöplatser (fp).....	169
10. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (s).....	169
11. Handel med slottider (fp).....	170
12. Kommunalt IT-stöd (kd).....	170
13. Postal infrastruktur (c).....	170
14. Postlagen (c).....	171
15. Uppföljning och utvärdering (m).....	171
Bilaga 1	
Propositionens lagförslag.....	172
1. Förslag till lag med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter.....	172
2. Förslag till lag om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät.....	173
Bilaga 2	
Utskottets förslag till beslut om anslag för budgetåret 2001 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	174
Bilaga 3	
Regeringens och partiernas förslag till anslag för år 2001 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	176