

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens förslag i budgetpropositionen för 2003 utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2002/03:1).

Till betänkandet har fogats 26 reservationer och 6 särskilda yttranden. De frågor som reservationerna och de särskilda yttrandena avser samt de partier som har avgett dem framgår av innehållsförteckningen (s. 4 och 5).

Moderata samlingspartiet, Folkpartiet liberalerna, Kristdemokraterna och Centerpartiet har avgivit budgetalternativ som redovisas i de särskilda yttrandena 1–4 (s. 138–147).

Anslag inom utgiftsområde 22

Finansutskottet beslutade den 21 november 2002 att ställa sig bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Ramen omfattar 25,9 miljarder kronor för budgetåret 2003. I budgetpropositionen redovisar regeringen hur den anser att detta belopp bör fördelas mellan olika anslag. Den största delen av beloppet, 23,8 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.

Vägar och järnvägar

Utskottet föreslår att riksdagen för nästa budgetår anvisar 14,9 miljarder kronor till anslaget Väghållning och statsbidrag och 7,1 miljarder kronor till anslaget Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter. Dessa anslag samt de föreslagna möjligheterna till lånefinansiering gör det möjligt att genomföra en nödvändig ambitionshöjning inom väghållning och banhållning.

Utskottet framhåller att betydelsen av de enskilda vägarna i det svenska transportsystemet är stor och förutsätter att detta vägnät ges en tillfredsställande resurstilldelning. Utskottet ställer sig bakom regeringens lagförslag om ändring i lagen om upphävande av lagen om enskilda vägar.

Utskottet förutsätter vidare att åtgärder vidtas för att motverka problemet med den oroande utvecklingen av olyckor med s.k. EU-mopeder.

Sjöfart och luftfart

Utskottet konstaterar att en bred politisk samsyn har utvecklats när det gäller näringspolitiskt stöd till sjöfart. Det innebär att näringen skall ges likvärdiga konkurrensvillkor och att det långsiktiga målet är att särskilda statsstöd skall avvecklas.

Riksdagen föreslås anvisa 94,9 miljoner kronor i driftbidrag till kommunala flygplatser. Motioner om handel med s.k. slottider avstyrks med hänvisning bl.a. till pågående arbete inom EU.

Kollektivtrafik

Utskottet föreslår att 790 miljoner kronor anvisas till anslaget Rikstrafiken: Trafikupphandling. Anslaget bekostar bl.a. statens upphandling av interregional persontrafik på järnväg och transportstöd till Gotland. Motioner om färdtjänst avstyrks men bör beaktas i pågående utredningsarbete.

IT, tele och post

Utskottet ställer sig bakom ett lagförslag i budgetpropositionen som innebär att 400 miljoner kronor av de medel som reserverats för stöd till lokalt bredbandsnät omfördelas för att kunna användas som stöd till kommuner för anläggande av stomnät.

Riksdagen föreslås anvisa 153 miljoner kronor i syfte att trygga funktionshindrades behov av telekommunikationer och posttjänster.

För att upprätthålla grundläggande kassaservice i hela landet föreslås riksdagen anvisa 400 miljoner kronor till Posten AB.

Utskottet understryker vikten av att det postpolitiska målet om en posttjänst av god kvalitet uppfylls i hela landet till rimliga priser samt att postservice utveckling noga utvärderas. Utskottet förutsätter att funktionshindrades krav på en god postservice tillgodoses samt att Postens förändringsarbete sker på ett socialt ansvarsfullt sätt.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Innehållsförteckning.....	3
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	6
Redogörelse för ärendet	14
Utskottets överväganden	15
1 Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	15
1.1 Utgiftsområdets omfattning.....	15
1.2 Ram för utgiftsområdet	16
1.3 Mål och resultatutveckling för verksamheten inom utgiftsområdet	17
1.4 Anslag inom politikområde Transportpolitik	21
1.5 Anslag inom politikområde IT, tele och post	31
1.6 Sammanfattning av utskottets ställningstaganden till anslagsförslagen m.m.	33
2 Vägar.....	35
2.1 Omprövning av andelstal.....	36
2.2 Låneram för prioriterade vägprojekt m.m.	37
2.3 Låneram för vägprojektet Hogdal–Nordby	38
2.4 Ekonomiska förpliktelser för långsiktiga avtal.....	38
2.5 Enskilda vägar	39
2.6 Trafiksäkerhet och EU-mopeder	46
3 Järnvägar och Öresundsförbindelsen.....	48
3.1 Ekonomiska förpliktelser	49
3.2 Översyn av Botniabanans finansiering m.m.	49
3.3 Låneram för vissa järnvägsinvesteringar m.m.....	50
3.4 Låneram för prioriterade järnvägsprojekt m.m.....	50
3.5 Finansiella befogenheter för affärsverket Statens järnvägar m.m.	51
3.6 Banverkets produktionsverksamhet.....	52
3.7 Låneram avseende kapitaltillskott till Svedab	53
3.8 Avgifter på Öresundsbron	54
4 Sjöfart.....	56
4.1 Ekonomiska mål och investeringsplan m.m. för Sjöfartsverket	57
4.2 Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF)	58
4.3 Sjöfartsstöd och internationell sjöfartspolitik.....	58
4.4 Handelssjöfartens kostnadsansvar	61
4.5 Vänersjöfart samt övrig insjö- och kustsjöfart.....	64
4.6 Hamnfrågor	66
4.7 Fritidsbåtsregister	69
4.8 Forskning inom sjöfartsområdet.....	70
4.9 Sjösäkerhetsbyrån (EMSA)	71
4.10 Samlokalisering av sjöräddning och kustradio	72

4.11 Bevarande av fyrar.....	73
4.12 Falsterbokanalen.....	75
5 Luftfart	77
5.1 Ekonomiska mål m.m. för Luftfartsverket.....	78
5.2 Luftfartsverkets roller	78
5.3 Ägande av flygplatser	80
5.4 Avreglering och konkurrens inom luftfarten	80
5.5 Slottidssystemet.....	82
5.6 Statens ägande i SAS.....	84
5.7 Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet	85
5.8 Göteborg–Landvetter flygplats.....	87
5.9 Malmö–Sturup flygplats	88
5.10 Regionalt flyg m.m.	88
5.11 Skydd mot brottsliga handlingar.....	90
6 Kollektiv persontrafik m.m.....	92
6.1 Ekonomiska förpliktelser.....	95
6.2 Riktlinjer m.m. för trafikupphandlingen.....	96
6.3 Färjetrafik över Kvarken	99
7 Gotlandstrafiken	101
7.1 Långsiktig lösning för Gotlandstrafiken	101
7.2 Nya färjeförbindelser.....	106
8 Färdtjänst.....	107
9 Statens haverikommission	113
10 IT, tele och post.....	114
10.1 Kommunalt IT-stöd	115
10.2 Samhällsupphandling.....	115
10.3 Uppdelning och försäljning av Posten AB.....	116
10.4 Postservice.....	116
Reservationer.....	122
1. Låneram för prioriterade vägprojekt m.m. (kd)	122
2. Enskilda vägar (m, fp, kd, c).....	122
3. Översyn av Botniabanans finansiering m.m. (m, fp, kd)	123
4. Låneram för prioriterade järnvägsprojekt m.m. (kd)	123
5. Banverkets produktionsverksamhet (m, fp, kd).....	124
6. Handelssjöfartens kostnadsansvar (m, fp, kd)	125
7. Vänersjöfart samt övrig insjö- och kustsjöfart (m, fp, kd, c)	125
8. Konkurrenssituationen i hamnar (m, fp).....	126
9. Fritidsbåtsregister (m, fp, kd)	127
10. Fritidsbåtsregister (v, mp).....	127
11. Uppdelning av Luftfartsverket (m, fp, kd, c)	128
12. Bolagisering och privatisering av Luftfartsverkets produktionsdel (m, fp)	128
13. Ägande av flygplatser (m, fp, c)	129
14. Avreglering och konkurrens inom luftfarten (m, fp, kd, c).....	129
15. Slottidssystemet (m, fp, kd).....	130

16. Statens ägande i SAS (m, fp, kd, c).....	130
17. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (m, fp)	131
18. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (v, c, mp).....	132
19. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (kd)	132
20. Regionalt flyg m.m. (fp, c).....	133
21. Skydd mot brottsliga handlingar (kd).....	134
22. Riktlinjer m.m. för trafikupphandlingen (v, c)	134
23. Färjetrafiken över Kvarken (c)	135
24. Långsiktig lösning för Gotlandstrafiken (m, fp, kd, c)	136
25. Uppdelning och försäljning av Posten AB (m).....	136
26. Postservice (v).....	137
Särskilda yttranden.....	138
1. Anslag inom utgiftsområde 22 (m).....	138
2. Anslag inom utgiftsområde 22 (fp)	141
3. Anslag inom utgiftsområde 22 (kd).....	142
4. Anslag inom utgiftsområde 22 (c).....	144
5. Sjösäkerhetsbyrån (EMSA) (fp, kd).....	146
6. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (s).....	147
Bilaga 1	
Förteckning över behandlade förslag	148
Proposition 2002/03:1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer	148
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2002	150
Bilaga 2	
Regeringens lagförslag	163
2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar.....	163
2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät	164
Bilaga 3	
Utskottets förslag till beslut om anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	165
Bilaga 4	
Regeringens och oppositionspartiernas förslag till beslut om anslag för år 2003 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	166

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Anslagsfrågor

1. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Riksdagen anvisar anslag för budgetåret 2003 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt utskottets förslag i *bilaga 3*. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2002/03:1 utgiftsområde 22 Kommunikationer punkt 22 och avslår motionerna 2002/03:T298 yrkande 26, 2002/03:T450, 2002/03:T462 yrkande 24, 2002/03:T478, 2002/03:T480 och 2002/03:Fi232 yrkande 22.

Vägar

2. Omprövning av andelstal

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2002/03:1 i denna del.

3. Låneram för prioriterade vägprojekt m.m.

Riksdagen godkänner att regeringen för år 2003 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret på högst 1 295 000 000 kr för genomförande av prioriterade vägprojekt år 2003. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2002/03 i denna del och avslår motion 2002/03:T462 yrkandena 1 och 4 i denna del.

Reservation 1 (kd)

4. Låneram för vägprojektet Hogdal-Nordby

Riksdagen godkänner att regeringen får besluta om en låneram för vägprojektet Hogdal–Nordby på 115 000 000 kr som inkluderar räntekostnaden för lånet. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2002/03:1 i denna del.

5. Ekonomiska förpliktelser för långsiktiga avtal

Riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2003 för ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 33 900 000 000 kr efter år 2003. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2002/03:1 i denna del.

6. Enskilda vägar

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T226, 2002/03:T235, 2002/03:T251, 2002/03:T280, 2002/03:T283, 2002/03:T288 yrkandena 1 och 3, 2002/03:T289, 2002/03:T295 yrkande 2, 2002/03:T298 yrkande 17, 2002/03:T321 yrkandena 2 och 3, 2002/03:T332, 2002/03:T369, 2002/03:T384, 2002/03:T391, 2002/03:T407, 2002/03:T440, 2002/03:T443, 2002/03:T462 yrkande 9, 2002/03:T466 yrkandena 5 och 6, 2002/03:T498, 2002/03:T502, 2002/03:N270 yrkande 3 och 2002/03:N304 yrkande 7.

Reservation 2 (m, fp, kd, c)

Järnvägar och Öresundsförbindelsen**7. Ekonomiska förpliktelser**

Riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2003 dels för ramslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsutgifter* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden medför utgifter på högst 9 200 000 000 kr efter år 2003,

dels för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter på högst 25 000 000 000 kr efter år 2003.

Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2002/03:1 i denna del.

8. Översyn av Botniabans finansiering m.m.

Riksdagen avslår motion 2002/03:T462 yrkande 6.

Reservation 3 (m, fp, kd)

9. Låneram för vissa järnvägsinvesteringar m.m.

Riksdagen godkänner att regeringen för år 2003 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 8 795 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, telenätsutrustning, projekteringslager, rörelsekapital samt för vissa investeringar i Stockholmsområdet enligt avtal år 1983 mellan staten och Stockholms läns landsting. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2002/03:1 i denna del.

10. Låneram för prioriterade järnvägsprojekt m.m.

Riksdagen godkänner att regeringen för år 2003 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 1 713 000 000 kr för genomförande av prioriterade järnvägsprojekt 2003 och avslår motion 2002/03:T462 yrkandena 2 och 4 i denna del. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2002/03:1 i denna del.

Reservation 4 (kd)

11. Finansiella befogenheter för affärsverket Statens järnvägar m.m.

Riksdagen bemyndigar regeringen att ge affärsverket Statens järnvägar samt de nya verksamheter som numera bedrivs i bolag finansiella befogenheter år 2003 i enlighet med vad regeringen förordar. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2002/03:1 i denna del.

12. Banverkets produktionsverksamhet

Riksdagen avslår motion 2002/03:T321 yrkande 9.

Reservation 5 (m, fp, kd)

13. Låneram avseende kapitaltillskott till Svedab

Riksdagen godkänner att regeringen för år 2003 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret på 295 000 000 kr för Vägverket och Banverket tillsammans, för att finansiera kapitaltillskottet till Svedab samt räntan för detta lån. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2002/03:1 i denna del.

14. Avgifter på Öresundsbron

Riksdagen avslår motion 2002/03:T377 yrkande 3.

*Sjöfart***15. Ekonomiska mål och investeringsplan m.m. för Sjöfartsverket**

Riksdagen

- a) godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2003–2005 i enlighet med vad regeringen förordar,
- b) bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,
- c) bemyndigar regeringen att för år 2003 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar.

Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2002/03:1 i dessa delar.

16. Handelsflottans kultur- och fritidsråd

Riksdagen godkänner vad regeringen förordar om Handelsflottans kultur- och fritidsråd. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2002/03:1 i denna del.

17. Sjöfartsstöd och internationell sjöfartspolitik

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T298 yrkande 21, 2002/03:T321 yrkande 14 och 2002/03:T513.

18. Handelssjöfartens kostnadsansvar

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T249, 2002/03:T264, 2002/03:T321 yrkandena 17 och 18, 2002/03:T340 yrkande 4, 2002/03:T357, 2002/03:T400 och 2002/03:T464 yrkandena 3, 4 och 10.

Reservation 6 (m, fp, kd)

19. Vänersjöfart samt övrig insjö- och kustsjöfart

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T298 yrkande 10, 2002/03:T402, 2002/03:T464 yrkande 2 och 2002/03:T466 yrkande 21.

Reservation 7 (m, fp, kd, c)

20. Konkurrenssituationen i hamnar

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T231 yrkande 4, 2002/03:T298 yrkande 22 och 2002/03:T321 yrkandena 15 och 16.

Reservation 8 (m, fp)

21. Samordning av hamnverksamhet m.m.

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T477 och N340 yrkande 3.

22. Fritidsbåtsregister

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T319 och 2002/03:T429

Reservation 9 (m, fp, kd) – motiv

Reservation 10 (v, mp)

23. Forskning inom sjöfartsområdet

Riksdagen avslår motion 2002/03:T464 yrkande 7.

24. Sjösäkerhetsbyrån (EMSA)

Riksdagen avslår motion 2002/03:T212.

25. Samlokalisering av sjöräddning och kustradio

Riksdagen avslår motion 2002/03:T247.

26. Bevarande av fyror

Riksdagen avslår motion 2002/03:T365.

27. Falsterbokanalen

Riksdagen avslår motion 2002/03:T245.

Luftfart

28. Ekonomiska mål m.m. för Luftfartsverket

Riksdagen

a) godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2003–2005 i enlighet med vad regeringen förordar,

b) bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,

c) bemyndigar regeringen att för år 2003 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar.

Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2002/03:1 i denna del.

29. Uppdelning av Luftfartsverket

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T321 yrkande 23 i denna del, 2002/03:T462 yrkande 21 och 2002/03:T466 yrkande 15.

Reservation 11 (m, fp, kd, c)

30. Bolagisering och privatisering av Luftfartsverkets produktionsdel

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T298 yrkande 3 och 2002/03:T321 yrkande 23 i denna del.

Reservation 12 (m, fp)

31. Ägande av flygplatser

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T321 yrkande 21 och 2002/03:T466 yrkande 16.

Reservation 13 (m, fp, c)

32. Avreglering och konkurrens inom luftfarten

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T298 yrkande 18 och 2002/03:T321 yrkande 20.

Reservation 14 (m, fp, kd, c)

33. Slottidssystemet

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T203, 2002/03:T298 yrkande 19 och 2002/03:T321 yrkande 19.

Reservation 15 (m, fp, kd)

34. Statens ägande i SAS

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T298 yrkande 2, 2002/03:T462 yrkande 22 och 2002/03:T466 yrkande 17.

Reservation 16 (m, fp, kd, c)

35. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T282, 2002/03:T321 yrkande 22, 2002/03:T326, 2002/03:T339, 2002/03:T344, 2002/03:T462 yrkande 23 och 2002/03:T466 yrkandena 18 och 19.

Reservation 17 (m, fp)

Reservation 18 (v, c, mp)

Reservation 19 (kd)

36. Göteborg-Landvetter flygplats

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T275 och 2002/03:T481 yrkande 13.

37. Malmö-Sturup flygplats

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T377 yrkande 5 och 2002/03:N340 yrkande 10.

38. Regionalt flyg m.m.

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T287, 2002/03:T298 yrkande 20, 2002/03:T430 och 2002/03:T466 yrkande 14.

Reservation 20 (fp, c)

39. Skydd mot brottsliga handlingar

Riksdagen avslår motion 2002/03:T462 yrkande 20.

Reservation 21 (kd)

Kollektiv persontrafik m.m.**40. Ekonomiska förpliktelser**

Riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2003 för ramanslaget 36:13 *Rikstrafiken: Trafikupphandling* ingå ekonomiska förpliktelser som, inklusive tidigare gjorda åtaganden, innebär utgifter på högst 3 950 000 000 kr under åren 2004–2009. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2002/03:1 i denna del.

41. Riktlinjer m.m. för trafikupphandlingen

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T217, 2002/03:T274, 2002/03:T366, 2002/03:T383, 2002/03:T466 yrkande 9 och 2002/03:T496 yrkandena 12–14.

Reservation 22 (v, c)

42. Färjetrafiken över Kvarken

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T256, 2002/03:T472 och 2002/03:T506.

Reservation 23 (c)

Gotlandstrafiken

43. Långsiktig lösning för Gotlandstrafiken

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T231 yrkandena 1–3, 2002/03:T434, 2002/03:T466 yrkande 22, 2002/03:T489 och 2002/03:N266 yrkande 7.

Reservation 24 (m, fp, kd, c)

44. Nya färjeförbindelser

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T205 och 2002/03:T309.

Färdtjänst

45. Färdtjänst

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T272, 2002/03:T286, 2002/03:T317, 2002/03:T341, 2002/03:T368, 2002/03:T396, 2002/03:T419, 2002/03:T453 och 2002/03:So457 yrkandena 13–15.

Statens haverikommission

46. Statens haverikommission

Riksdagen godkänner vad regeringen förordar om Statens haverikommission. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2002/03:1 i denna del.

IT, tele och post**47. Kommunalt IT-stöd**

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2002/03:1 i denna del.

48. Samhällsupphandling

Riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2003, i fråga om ramanslaget 37:2 *Upphandling av samhällsåtaganden*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 200 000 000 kr under åren 2004–2005. Därmed bifaller riksdagen regeringens förslag i proposition 2002/03:1 i denna del.

49. Uppdelning och försäljning av Posten AB

Riksdagen avslår motion 2002/03:T337 yrkande 1.

Reservation 25 (m)

50. Postservice

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T265, 2002/03:T281, 2002/03:T294, 2002/03:T297, 2002/03:T298 yrkande 23, 2002/03:T337 yrkande 2, 2002/03:T387, 2002/03:T398, 2002/03:T463 yrkandena 1 och 2, 2002/03:T469 och 2002/03:T496 yrkande 11.

Reservation 26 (v)

Stockholm den 3 december 2002

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström¹ (m), Jarl Lander (s), Erling Bager¹ (fp), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Johnny Gylling¹ (kd), Karin Svensson Smith (v), Claes-Göran Brandin (s), Catharina Elmsäter-Svärd¹ (m), Runar Patriksson¹ (fp), Sven Bergström¹ (c), Kerstin Engle (s), Jan-Evert Rådström¹ (m), Mikael Johansson (mp) och Börje Vestlund (s).

¹Ledamoten har ej deltagit i beslutet under punkt 1.

Redogörelse för ärendet

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens förslag i budgetpropositionen för 2003 utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2002/03:1).

Utskottet har i samband med beredningen av ärendet inhämtat upplysningar av företrädare för Vägverket, Post- och telestyrelsen samt Inlandsbanan AB. Utskottet har vidare uppvaktats av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) och i samband därmed utfrågat företrädare för Vägverket och Moped- och motorcykelbranschens riksförbund (McRF).

Betänkandet är disponerat på följande sätt. I avsnitt 1 Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer behandlas regeringens och motionernas förslag till medelsanvisningar för budgetåret 2003. I avsnitten 2–10 behandlar utskottet övriga frågor.

Under varje avsnitt anges de propositions- och motionsyrkanden som behandlas i respektive avsnitt.

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

I *bilaga 2* finns två lagförslag.

Regeringen föreslår i proposition 2001/02:1 utgiftsområde 22 att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar.

Regeringen föreslår i proposition 2001/02:1 utgiftsområde 22 att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät.

I *bilaga 3* redovisas utskottets förslag till beslut om anslag för budgetåret 2003 inom utgiftsområdet.

I *bilaga 4* redovisas regeringens och partiernas förslag till medelsanvisningar för nästa budgetår inom utgiftsområdet.

Utskottets överväganden

1 Anslagsfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen för budgetåret 2003 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer anvisar anslag enligt regeringens förslag. Det innebär att 25,9 miljarder kronor fördelas till olika ändamål inom utgiftsområdet, varav merparten till byggande och underhåll av vägar och järnvägar. Ställningstagandet innebär att samtliga motionsförslag om alternativ anslagsberäkning (m, fp, kd, c) avstyrks.

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet regeringens och motionärernas förslag till medelsanvisningar m.m. för budgetåret 2003 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. De yrkanden som behandlas är:

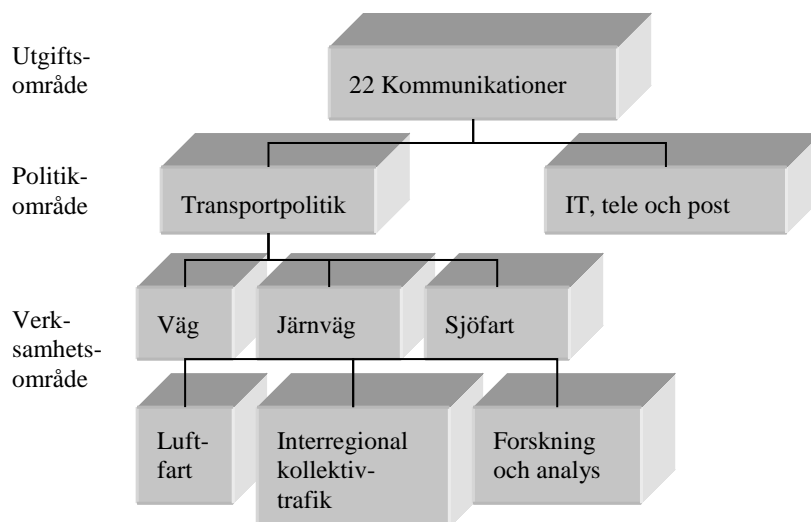
dels budgetpropositionen för 2003 (prop. 2002/03:1 utg.omr. 22, punkt 22) enligt vilket föreslås att riksdagen för budgetåret 2003 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt propositionens uppställning (s. 13),

dels motionerna

- 2002/03:T298 yrkande 26 av Lars Leijonborg m.fl. (fp),
- 2002/03:T450 av Roger Karlsson (c),
- 2002/03:T462 yrkande 24 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2002/03:T478 av Sven Bergström m.fl. (c),
- 2002/03:T480 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),
- 2002/03:Fi232 yrkande 22 av Lars Leijonborg m.fl. (fp).

1.1 Utgiftsområdets omfattning

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar två politikområden, Transportpolitik och delar av politikområdet IT, tele och post. Det förstnämnda politikområdet består i sin tur av sex verksamhetsområden, nämligen Väg, Järnväg, Sjöfart, Luftfart, Interregional kollektiv persontrafik samt Forskning och analys.



1.2 Ram för utgiftsområdet

I budgetpropositionen för år 2003 föreslås att utgiftsområdet tillförs 25 858 miljoner kronor. Som framgår av nedanstående sammanställning innebär förslaget ca 1,4 miljarder kronor mer än vad som anvisats för innevarande budgetår (inkl. förslag på tilläggsbudget). Medelsökningen förklaras av att anslagen har pris- och löneomräknats samt att ökade statliga resurser förs till politikområdet Transportpolitik, verksamhetsområdet Väg.

Miljoner kronor

Utfall 2001	Anslag 2002	Förslag 2003
24 568	24 477	25 858

Riksdagen kommer den 4 december 2002 att behandla finansutskottets betänkande 2002/03:FiU1 vari behandlas propositionens förslag till utgiftsram för bl.a. utgiftsområde 22 Kommunikationer. Summan av de till utgiftsområdet hörande utgifterna får högst uppgå till det belopp som riksdagen sålunda kommer att besluta. I sitt betänkande tillstyrker finansutskottet propositionens förslag, enligt vilket utgifterna för utgiftsområde 22 skall uppgå till sammanlagt 25 858 miljoner kronor. Anslagen inom varje utgiftsområde skall därtill fastställas genom ett särskilt riksdagsbeslut. Trafikutskottet lägger i detta betänkande fram förslag beträffande anslagsfördelningen inom utgiftsområde 22 under förutsättning att riksdagen bifaller finansutskottets förslag till utgiftsram för utgiftsområdet.

1.3 Mål och resultatutveckling för verksamheten inom utgiftsområdet

Mål för politikområde Transportpolitik

Målet för transportpolitiken skall vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266 och prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126). Delmålen inom transportpolitiken är att inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning bidra till:

- Ett tillgängligt transportsystem, där transportsystemet utformas så att medborgarna och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- En hög transportkvalitet, där transportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
- En säker trafik, där det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.
- En god miljö, där transportsystemets utformning och funktion anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador och en god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser främjas.
- En positiv regional utveckling, där transportsystemet dels utjämnar skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- Ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Resultatuppföljning för politikområde Transportpolitik

För att möjliggöra en kontinuerlig uppföljning av utvecklingen mot de långsiktiga målen för transportpolitiken har ett antal etappmål angetts för några av delmålen. Nedanstående tabell sammanfattar regeringens redovisning av måluppfyllelsen och utvecklingen mot de långsiktiga delmålen.

Delmål	Utveckling mot långsiktigt delmål under 2001	Finns etappmål?	Uppfylls etappmål med dagens beslut?	Kommentar till utveckling i förhållande till delmålet under 2001
<i>Tillgänglighet</i>	Osäkert	Ja, för funktionshindrades tillgänglighet	–	Fler har gångavstånd till en järnvägsstation, men bilrestiderna är längre och tillgängligheten med flyg är sämre.
<i>Transportkvalitet</i>	Ja	Ja	Nej	Kvaliteten på vägarna är oförändrat hög, men det finns stora störningar i järnvägstrafiken
<i>Trafiksäkerhet</i>	Vägar: nej Övriga trafikslag: osäkert	Ja	Nej	Oförändrat antal döda i trafiken
<i>Miljö</i>				
Klimatpåverkan (CO ₂)	Nej	Ja	Nej	Ökade utsläpp från vägtrafiken, Minskade utsläpp från flyg. Brister i utsläppsstatistik.
Luftföroreningar (S, NOx, VOC)	Ja	Ja	Ja, sannolikt	Brister i utsläppsstatistik
Buller	Ja	Ja	Nej	För långsam förbättring i befintlig bebyggelse jämfört med riktvärden.
Kretsloppsanpassning	Osäkert	Nej	–	Långsam förbättring
Påverkan på natur- och kulturmiljö	Osäkert	Nej	–	Svärbedömt
<i>Regional utveckling</i>	Osäkert	Nej	–	Se tillgänglighet

När det gäller delmålet för tillgänglighet och positiv regional utveckling framhålls att de investeringar som gjorts i det statliga vägnätet har förbättrat tillgängligheten till vägtransportssystemet. Detta motverkas dock av att hastighetsgränserna sänkts på många vägar av trafiksäkerhetshänsyn. Totalt sett har restiderna på det statliga vägnätet minskat något, medan restiderna i hela nätverket ökat något. Tillgängligheten till järnvägstransportssystemet har förbättrats. Antalet avgångar ökar trendmässigt och fler bor inom gång- och cykelavstånd från en järnvägsstation eftersom antalet stationer där tågen stannar har blivit fler. För flyget har tillgängligheten försämrats under året, eftersom möjligheterna att ta sig till olika destinationer har minskat. För att förbättra funktionshindrades tillgång till transportssystemet har terminaler och stationer byggts om under året.

För delmålet Transportkvalitet redovisas att etappmålen om ökad tillåten axellast och lastprofil på järnväg bedöms nås och kvaliteten på vägarna är alltfjämt hög, även om eftersläpningen i underhållet av vägarna är fortsatt stor. Ökad trafikvolym på järnvägarna och det höga utnyttjandet av fordon och infrastruktur har lett till ökade störningar av järnvägstrafiken varje år från 1998. Förseningarna har däremot minskat för flyget, främst som en följd av att trafikvolymerna minskat.

För delmålet om en säker trafik anges att antalet döda och skadade i vägtrafiken inte har minskat under året. Den positiva trend som kunde observeras i början av 1990-talet är bruten, och antalet döda och skadade ligger något över den nivå som etablerades i mitten av 1990-talet. Även inom luftfarten är utvecklingen oroande. Inom järnvägssektorn är utvecklingen mer positiv.

Beträffande målet om en god miljö anges att etappmålet för koldioxidutsläpp är att dessa år 2010 bör ha stabiliserats på 1990 års nivå. Ökad vägtrafik har dock inneburit att utvecklingen inte går i denna riktning. På övriga områden går utvecklingen åt rätt håll. Etappmålen för luftföroreningar har redan nåtts i några fall och kommer troligtvis att nås i andra. Även arbetet med att kretsloppsanpassa transportsystemet går åt rätt håll.

Mål för politikområde IT, tele och post

Det övergripande målet för politikområdet IT, tele och post är att alla skall ha tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster. Riksdagen har preciserat detta övergripande mål i det IT-politiska målet, i de telepolitiska målen och i det postpolitiska målet. Riksdagen har vidare lagt fast att det skall finnas en grundläggande kassaservice i hela landet.

Målet för IT-politiken innebär att Sverige som första land skall bli ett informationssamhälle för alla (prop. 1999/2000:86, bet. 1999/2000:TU9, rskr. 1999/2000:256). Den nyligen beslutade handlingsplanen e-Europa 2005 ligger till grund för EU:s mål inom IT-politiken för de kommande tre åren. Inriktningen i denna handlingsplan är i linje med riksdagens mål för IT-politiken.

Enligt de telepolitiska målen skall enskilda och myndigheter i landets olika delar få 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 teletjänster på likvärdiga villkor. Telekommunikationerna skall vara uthålliga samt tillgängliga under kriser och i krig (prop. 1996/97:61, bet. 1996/97:TU5, rskr. 1996/97:201).

Det postpolitiska målet innebär att det skall finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som innebär att alla kan ta emot brev och andra adresserade försändelser som väger högst 20 kg. Det skall 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 (prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304).

Målet för den grundläggande kassaservicen är att alla i hela landet skall ha möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser (prop. 2001/02:34, bet. 2001/02:TU1, rskr. 2001/02:125).

Resultatuppföljning för politikområde IT, tele och post

Sverige är enligt regeringen på god väg att uppnå målet att Sverige som första land skall bli ett informationssamhälle för alla med avseende på möjligheten för den enskilde att på ett relativt enkelt sätt utnyttja Internet via telefonnätet. Mer kvalificerade användningar av informationssamhällets tjänster är dock ännu inte tillgängliga för den enskilde. Vidare sätter konstaterade brister i säkerhet och integritet gränser för användningen. Det är därför ännu för tidigt att med visshet säga om de åtgärder som vidtagits bidragit till att målet Ett informationssamhälle för alla är på väg att uppnås. Regeringen bedömer dock att de åtgärder som vidtas inom ramen för IT-politiken och IT-infrastrukturutbyggnaden kommer att medverka till att informationsteknikens möjligheter utnyttjas på ett aktivt sätt. Problem finns dock sammanhängande med att den tidigare uppgången på IT-marknaden alltsedan 2000 har avlösts av en nedgång när det gäller investeringstakten och en dämpning av konsumtionsökningen. Detta får påtagliga effekter, eftersom regeringens IT-politik i hög grad bygger på en samverkan med marknadskrafterna.

Den, vid sidan om utbildningssektorns insatser och personaldatorreformen, ekonomiskt mest omfattande insatsen inom IT-politiken är stödet till IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet. Effekten av detta stödprogram, som riktades till kommunerna, uppges det ännu vara för tidigt att utvärdera.

Regeringen bedömer att den utveckling som skett under föregående år, de lagändringar som genomförts och de åtgärder som Post- och telestyrelsen (PTS) vidtagit medverkat till att uppfylla de telepolitiska målen. Sammantaget bidrar detta till att uppfylla målet om att enskilda och myndigheter i landets olika delar skall få tillgång till effektiva telekommunikationer. Regeringen bedömer att de åtgärder som vidtagits av PTS med syfte att skapa tillgänglighet för personer med funktionshinder till teletjänster i allt väsentligt medverkat till att underlätta för dessa personer att utnyttja olika teletjänster.

Enligt propositionen har de åtgärder som vidtagits på postområdet under året bidragit till att upprätthålla en stabil marknad med en väl fungerande postdistribution som medfört att en god postservice har funnits tillgänglig för alla enligt de mål som uppställts i postlagen. Vidare anser regeringen att de åtgärder som vidtagits av PTS med syfte att skapa tillgänglighet till posttjänster för personer med funktionshinder har bidragit till att underlätta för dessa personer att utnyttja posttjänsterna och att kommunicera med omvärlden.

Regeringen bedömer att Posten har upprätthållit en grundläggande kassaservice i hela landet som motsvarar samhällets behov. Ersättningen som har lämnats till Posten under året har bidragit till att trygga tillgången till denna kassaservice. Regeringens bedömning är också att de åtgärder som PTS vidtagit i syfte att underlätta för personer med funktionshinder att utnyttja kassaservice har bidragit till att upprätthålla tillgängligheten för dessa personer.

Vidare anges att SOS Alarm AB har uppfyllt åtagandena enligt avtalet med staten.

1.4 Anslag inom politikområde Transportpolitik

Politikområdets omfattning

Politikområdet omfattar verksamhetsområdena Väg, Järnväg, Sjöfart, Luftfart, Interregional kollektiv persontrafik samt Forskning och analys.

Anslag inom verksamhetsområde Väg

Vägverkets administrationsanslag

Tusental kronor

Anslag 2002	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
1 029 923	1 010 555	-60 000	-80 000	-20 000	-60 000

Anslaget 36:1 *Vägverket: Administration* används för finansiering av verkets kostnader för ledning, den tilltänkta vägtrafikinspektionen, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning, internt expertstöd, intern utveckling samt viss utredningsverksamhet.

För nästa budgetår föreslår regeringen en anslagsnivå på 1 011 miljoner kronor. Regeringens förslag till medelsberäkning förutsätter att Vägverket fortsätter att reducera sina administrativa kostnader.

Samtliga partier som motionerat om alternativ anslagsfördelning inom utgiftsområde 22 anser att administrationsanslaget kan minskas ytterligare i förhållande till regeringens förslag. Längst går Folkpartiet som föreslår en besparing med 80 miljoner kronor. Moderaterna respektive Centerpartiet vill minska anslaget med 60 miljoner kronor medan Kristdemokraterna redovisar det minst långtgående besparingsförslaget, 20 miljoner kronor. I motion 2002/03:T450 av Roger Karlsson (c) förordas vidare att 100 miljoner kronor från anslaget omförs till väghållningsanslaget.

Väghållningsanslaget

Miljoner kronor

Anslag 2002	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
13 370	14 923	+2 000	+1 000	+1 590	+1 700

Av budgetpropositionen framgår att anslaget bekostar sektorsuppgifter, t.ex. insatser inom trafiksäkerhet och miljö, kollektivtrafik, handikappfrågor, forskning och utveckling samt bidrag till ideella organisationer. Vidare skall anslaget finansiera myndighetsutövning, statlig väghållning och bidrag till kollektivtrafik, enskilda vägar, förbättring av miljö och trafiksäkerhet på

kommunala vägar samt kompensation till kommunerna för lokal och regional busstrafik.

För innevarande budgetår har totalt anvisats 13 370 miljoner kronor. För nästa budgetår föreslås en ökning till 14 923 miljoner kronor. Som framgår av följande sammanställning beräknas merparten av medlen komma att fördelas på att vidmakthålla vägnätet genom drifts- och underhållsinsatser.

Miljoner kronor

Ändamål	Anslag 2002	Förslag 2003
Sektorsuppgiften	516	534
Myndighetsutövningen	268	278
Investeringar i nationell plan	1 208	2 759
Investeringar i regionala planer	2 983	2 564
Investeringar i fysiska trafiksäkerhetsåtgärder	414	428
Drift och underhåll	6 002	6 294
Räntor och återbetalning av lån för vägar	370	434
Drift och byggande av enskilda vägar	584	604
Storstadsöverenskommelsen	485	405
Bidrag i regionala planer	521	604
Kostnader för kameror för hastighetskontroll	17	17
Till Regeringskansliets disposition	2	2
Summa	13 370	14 923

Regeringens medelsförslag är i enlighet med det beslut som riksdagen fattade angående infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20). Den riktade trafiksäkerhetsåtgärdsåtgärden, det s.k. 11-punktsprogrammet, skall fullföljas genom prioritering av riktade trafiksäkerhetsåtgärder på stamvägnätet. Samtidigt anges att det är mycket angeläget att övriga investeringsinsatser inom gällande planer, eller som regering eller riksdag beslutat om på annat sätt, kan slutföras. För att möjliggöra sådana investeringsinsatser samt en ökad satsning för bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion ingår i regeringens förslag att Vägverket får ta upp lån upp till 1 295 miljoner kronor i Riksgäldskontoret för år 2003.

För investeringar och förbättringsåtgärder på stamvägar framhålls att medel först och främst måste ställas till förfogande för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder och åtgärder med hög samhällsekonomisk lönsamhet. Regeringen bedömer att en ökning av anslaget är nödvändigt för att fullfölja pågående vägutbyggnadsprojekt. När det gäller väginvesteringar i regional plan anges att anslaget bör fortsätta att ligga på en hög nivå. Regeringen vill säkerställa och bevara nuvarande infrastruktur och därför skapa förutsättningar för en fortsatt satsning för ökad bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av det regionala vägnätet. Regeringens bedömning är att medel för drift och underhåll bör ökas för att tillgodogöra det ökade behov som uppstått i och med trafikökningen.

Samtliga motionärer föreslår högre belopp till väghållningen än regeringen. Moderata samlingspartiet vill höja anslaget mest, nämligen med 2 miljarder kronor. Centerpartiet vill höja anslaget med 1,7 miljarder kronor för att det eftersläpande underhållet skall kunna tas igen och för att angelägna investeringar skall bli möjliga. Kristdemokraternas förslag innebär en höjning med 1,6 miljarder kronor. Sistnämnda alternativ bör ses mot bakgrunden av att Kristdemokraterna avstyrker regeringens förslag om upptagande av nya lån i Riksgäldskontoret. Folkpartiet liberalerna föreslår slutligen 1 miljard kronor mer än regeringens förslag.

Anslag inom verksamhetsområde Järnväg

Banverkets administrationsanslag

Tusental kronor

Anslag 2002	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
740 490	754 161	-40 000	-75 000	-5 000	-30 000

Med anslaget 36:3 *Banverket: Administration* finansieras kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning, viss utredningsverksamhet m.m. Medelsbehovet beräknas av regeringen till 754,2 miljoner kronor vilket motsvarar i princip en oförändrad anslagsnivå.

Fyra partier anser att anslaget för administrationskostnader kan minskas. Föreslagna besparingar är 5 miljoner kronor (kd), 30 miljoner kronor (c), 40 miljoner kronor (m) och 75 miljoner kronor (fp).

Banhållningsanslaget

Miljoner kronor

Anslag 2002	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
7 047	7 064	-690	-1 763	+1 710	-

Från anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* finansieras investeringar i nationella och regionala stomjärnvägar samt drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet. Härutöver finansieras bl.a. viss myndighetsutövning, nämligen Järnvägsinspektionen samt tidtabellsläggning och banupplåtelse, sektorsuppgifter samt bidrag till t.ex. Inlandsbanan, Öresundsbrokonsortiet och anläggningar i det kapillära bannätet. För år 2003 föreslår regeringen att anslaget beräknas till 7 064 miljoner kronor, dvs. ungefär samma belopp som för innevarande budgetår.

Miljoner kronor

Ändamål	Anslag 2002	Förslag 2003
1. Myndighetsutövning	54	33
1.1 Järnvägsinspektionen	27	29
1.2 Fastställelse av tågplan och järnvägsplan	27	4
2. Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet	304	314
3. Sektorsuppgifter	141	160
4. Banhållning	6 154	6 557
4.1 Investeringar i nationell plan	2 515	2 010
4.2 Investeringar i regionala planer	306	312
4.3 Drift, underhåll och trafikledning	2 838	3 300
4.4 Räntor och återbetalning av lån	889	835
4.5 Riskavgift Öresundsbrokonsortiet	0	100
Summa	7 047	7 064

Folkpartiet anser att Banverkets investeringar kan bedrivas i långsammare takt och föreslår en minskning med ca 1,7 miljarder kronor, jämfört med regeringens förslag. Kristdemokraterna, som hävdar att investeringsnivåerna inom såväl väg- som järnvägssektorn måste höjas, vill för perioden 2002–2004 satsa 200 miljoner kronor mer än regeringen på banhållning. Med hänvisning till att Kristdemokraterna avstyrker regeringens förslag om en låneram i Riksgäldskontoret föreslås en höjning av medelanvisningen med ca 1,7 miljarder kronor för nästa budgetår. Enligt Moderata samlingspartiet bör de banavgifter som trafikutövarna betalar för att utnyttja statens spåranläggningar höjas med 690 miljoner kronor. Banverkets medelsbehov har följaktligen i ovanstående sammanställning räknats ned med motsvarande summa.

Ersättning till Statens järnvägar

Tusental kronor

Anslag 2002	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
25 000	45 000	–	–	–	–

Anslaget 36:10 *Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier* har tidigare använts för att kompensera det dåvarande affärsverket Statens järnvägar för att verket inte kan åtnjuta obeskattade koncernbidrag i samband med försäljning av dotterbolag i AB Swedcarrier. Vid årsskiftet 2000/01 överfördes större delen av verksamheten vid Statens järnvägar till ett antal aktiebolag. Mot den bakgrunden används anslaget också för andra ändamål än det ursprungliga, nämligen för att finansiera engångskostnader för arkivering av visst material, kostnader för Sveriges Järnvägsmuseum samt tillfälliga kostnader för ett vagnregister. Dessutom finansieras från anslaget kostnader för den stämpelskatt som uppkommer när fastighetstillgångar förs över från staten till aktiebolag.

Regeringen föreslår att ändamålet för anslaget utvidgas till att även innefatta kostnader på totalt högst 5 miljoner kronor för att åtgärda historiska miljöföroreningar på Statens järnvägars fastigheter i de fall annan ansvarig saknas. Regeringen bedömer mot denna bakgrund anslagsbehovet för år 2003 till 45 miljoner kronor.

EU-bidrag till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

Anslag 2002	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
180 000	200 000	–	–	–	–

Med EU-medlemskapet följer möjligheter att ansöka om finansiellt stöd inom området för Transeuropeiska nätverk – Transporter (TEN-T). Erhållna bidrag bruttoredo visas på statsbudgeten. Detta innebär att bidragsinkomsterna redovisas på statsbudgetens inkomstsida medan beviljade bidrag avräknas från statsbudgetens utgiftssida. I enlighet med detta redovisningssystem har inom utgiftsområde 22 Kommunikationer inrättats ett anslag, 36:6 *Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk*. Regeringen föreslår att anslaget för år 2003 tas upp med 200 miljoner kronor.

Utskottets ställningstagande till anslagsförslagen inom verksamhetsområdena Väg och Järnväg

Utskottet bedömer att regeringens förslag till anslag inom verksamhetsområdena Väg och Järnväg totalt sett ligger på en rimlig nivå. Tillsammans med övriga finansiella dispositioner skapar den föreslagna resurstilldelningen förutsättningar för ökade underhålls- och investeringsverksamhet under nästa år. Utskottet har heller ingen erinran mot den fördelning av resurser på väg- respektive järnvägssektorn som regeringens förslag innebär.

Vad gäller väghållningsanslaget instämmer utskottet i regeringens bedömning att säkerställande och bevarande av vägnätet är en angelägen uppgift. Drift och underhåll av vägar bidrar till en hög transportkvalitet och god tillgänglighet. Av särskild vikt är att satsningen på drift och underhåll samt på tjälsäkring, ökad bärighet och rekonstruktion i det regionala vägnätet fortsätter. Utskottet vill betona vikten av att den särskilda satsningen på tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion huvudsakligen går till de regioner som har störst problem med tjälskador. Dessutom noterar utskottet med tillfredsställelse att regeringen fullföljer det s.k. 11-punktsprogrammet för ökad trafiksäkerhet genom riktade trafiksäkerhetsåtgärder på stamvägnätet. När det gäller den närmare medelstillelningen m.m. för det enskilda vägnätet återkommer utskottet till detta i avsnitt 2 Vägar.

Av det anförda följer att utskottet inte kan biträda motionärernas förslag till väg- och banhållningsanslag för nästa budgetår. Utskottet är heller inte berett att tillstyrka motionärernas krav på ytterligare administrativa besparingar inom Vägverket och Banverket eller en höjning av banavgifterna.

Sammanfattningsvis tillstyrker utskottet regeringens samtliga förslag till anslagsberäkningar inom verksamhetsområdena Väg och Järnväg. Därav följer att motionerna i motsvarande delar avstyrks.

Anslag inom verksamhetsområde Sjöfart

Ersättning för fritidsbåtsändamål

Tusental kronor

Anslag 2002	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
71 000	71 000	-30 000	-	-	-

Anslaget 36:7 *Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.* finansierar sådana tjänster inom Sjöfartsverkets ansvarsområde, bl.a. för fritidsbåtssektorn, som inte täcks genom inkomster från handelssjöfarten. Det gäller t.ex. Sjöfartsverkets kostnader för informationsinsatser inom sjösäkerhetsområdet, vissa kostnader för sjöräddning, farledsverksamhet och bemanning av fyrar. Anslaget får också användas till utredningar med anknytning till fritidsbåtsverksamheten.

Som regeringen redovisar har Sjöfartsverket under lång tid hävdad att anslaget inte täcker de kostnader som fritidsbåtssektorn åsamkar verket. Detta har medfört att underskottet har fått täckas genom intäkter från farledsavgifter. De verkliga kostnaderna beräknas uppgå till ca 128 miljoner kronor. Enligt regeringens uppfattning är det angeläget att den infrastruktur som utnyttjas av skärgårdsbor och fritidsbåtsägare håller en god standard. Därför har anslaget i ett första steg fr.o.m. budgetåret 2000 räknats upp med 17 miljoner och år 2001 gjordes en andra justering med 10 miljoner kronor. Regeringen konstaterar att anslaget inte täcker de kostnader som Sjöfartsverket har för verksamheten men anser att det inte finns någon utrymme för en ytterligare uppräknings och förordar därför ett oförändrat anslag på 71 miljoner kronor.

I den moderata motionen yrkas att anslaget skall minskas med 30 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Anslaget är, menar motionärerna, egentligen en restpost i Sjöfartsverkets verksamhet och har bara i ringa mån koppling till fritidsbåtar. Vidare hävdas att Sjöfartsverkets kostnader generellt bör kunna minskas genom fortsatt rationalisering och en förändrad organisation, inte minst inom sjöräddningsverksamheten.

Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Tusental kronor

Anslag 2002	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
71 160	62 660	-	-	-	-

Ändamålet med anslaget 36:8 *Ersättning till viss kanaltrafik m.m.* är att dels täcka underskott i driften av Trollhätte och Säffle kanaler, dels finansiera ersättning till Vänerens Seglationsstyrelse för utmärkning av fritidsbåtsleder m.m. Efter en temporär höjning under innevarande budgetår för att täcka kostnader för sjöfartsregistret föreslås att anslaget för år 2003 åter beräknas till 62,7 miljoner kronor.

Sjöfartsregistret

Tusental kronor

Anslag 2002	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
–	4 369	–	–	–	–

För driften av sjöfartsregistret, som nyligen överförts till Sjöfartsverket, föreslår regeringen att ett nytt anslag inrättas, benämnt 36:9 *Sjöfartsregistret*. Medelsbehovet för år 2003 beräknas till 4,4 miljoner kronor.

Rederinämndens administration

Tusental kronor

Anslag 2002	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
2 800	3 047	–3 047	–	–	–

För Rederinämndens kostnader för administration, arvoden m.m. beräknar regeringen ett anslag för nästa budgetår på drygt 3 miljoner kronor. I sin motion föreslår Moderata samlingspartiet att statligt företagsstöd till svenska rederier inte skall lämnas. Nämnden är följaktligen överflödigt och något anslag bör därför inte beräknas.

Utskottets ställningstagande till förslagen om anslag inom verksamhetsområde Sjöfart

Utskottet anser att det nuvarande rederistödet fyller en viktig funktion för att trygga och utveckla en svensk sjöfartsnäring. Det moderata förslaget om avskaffande av Rederinämndens anslag kan därför inte biträdas. Med hänvisning härtill avstyrks Moderata samlingspartiets förslag om slopad medelsanvisning till Rederinämnden. Utskottet är heller inte berett att tillstyrka Moderaternas förslag om en minskning av ersättningen till fritidsbåtssektorn. Sammanfattningsvis tillstyrker utskottet regeringens samtliga förslag till anslagsberäkningar inom verksamhetsområde Sjöfart och avstyrker därmed motionen i motsvarande delar.

Anslag inom verksamhetsområde Luftfart*Driftbidrag till kommunala flygplatser*

Tusental kronor

Anslag 2002	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
99 500	94 900	–	+5 000	–	–

Inom verksamhetsområdet finns endast ett anslag, 36:11 *Driftbidrag till kommunala flygplatser*. Anslaget infördes budgetåret 1999. Ursprungligen uppgick det totala flygplatsbidraget till 115 miljoner kronor, varav 105 miljoner finansierades från anslaget medan 10 miljoner kronor betalades av Luftfartsverket. I beslutet om bidraget förutskickades att stödet skulle trappas ned i takt med en antagen produktivitetsökning om 2 % per år. Bidragsnivån har för innevarande budgetår beräknats till totalt 109 miljoner kronor, varav nära 100 miljoner kronor täcks av anslag medan Luftfartsverket svarar för återstoden. För nästa budgetår anser regeringen att det totala bidraget bör uppgå till 107 miljoner kronor. Av detta belopp bör 95 miljoner kronor anslagsfinansieras. I sammanhanget aviserar regeringen sin avsikt att utvärdera driftstödet så att ett eventuellt nytt system skall kunna tillämpas budgetåret 2004.

Folkpartiet framhåller att de regionala flygplatserna spelar en stor roll för många mindre orter och därför måste tillförsäkras ett visst statligt stöd för att kunna överleva. Motionärerna motsätter sig följaktligen att driftsbidraget sänks innan ett nytt bidragssystem utretts och förordar en ökning av anslaget med 5 miljoner kronor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser det angeläget att en utvärdering görs av det nuvarande stödssystemet. I avvaktan härpå har utskottet ingen erinran mot den redovisade anslagsberäkningen och avstyrker följaktligen motionen i motsvarande del.

Anslag inom verksamhetsområde Interregional kollektiv persontrafik*Rikstrafikens administration och trafikupphandling*

Tusental kronor

Anslag 2002	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
11 104	11 319	–	–	–500	–

Med anslaget 36:12 *Rikstrafiken: Administration* finansieras kostnader för myndighetens ledning, ekonomiadministration, personaladministration och andra interna kostnader. Regeringen anser att anslaget inte bör ändras med mer än vad som följer av pris- och löneomräkning och justeringar i syfte att

begränsa statlig konsumtion. För budgetåret 2003 föreslås sålunda 11,3 miljoner kronor.

I Kristdemokraternas motion föreslås en besparing om en halv miljon kronor på anslaget. Utskottet förordar för sin del regeringens anslagsberäkning och avstyrker följaktligen motionen i motsvarande del.

Trafikupphandling

Tusental kronor

Anslag 2002	Regeringens förslag	mp	fp	kd	c
786 000	790 000	-100 000	-	-	+100 000

Anslaget 36:13 *Trafikupphandling* finansierar statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik samt andra kostnader som går att hänföra till Rikstrafikens uppgifter. Anslaget får även användas för utredningar med anknytning till kollektiv persontrafik. Regeringen föreslår för nästa budgetår en anslagsanvisning på 790 miljoner kronor.

Moderaterna anser att upphandlingsanslaget bör minskas med 100 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. En effektivisering av upphandlingsorganisationen och ett ökat samarbete med trafikhuvudmännen torde möjliggöra en rimlig trafikstandard till lägre kostnad, menar motionärerna. Andra trafiklösningar än tågtrafik bör också kunna prövas.

Enligt Centerpartiet har staten ett ansvar för en väl fungerande infrastruktur i alla delar av landet. Detta ansvar gäller även att en rimlig kollektivtrafik skall kunna upprätthållas i glesbygder och då inte bara interregional trafik utan även trafik inom länen. Centerpartiet förordar mot denna bakgrund att ett nytt anslag inrättas för upphandling av kollektivtrafik i glesbygd. För nästa budgetår föreslås att 100 miljoner kronor anvisas under anslaget.

Utskottet konstaterar att en väl fungerande kollektivtrafik kan ses som en del av den grundläggande samhällsservicen och att trafiken därmed 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. En ökad andel kollektivt resande är därför en viktig komponent i arbetet med att utforma ett långsiktigt hållbart transportsystem. Mot bl.a. denna bakgrund har en statlig utredning tillsatts för att identifiera, analysera och beskriva kollektivtrafikens problem och möjligheter, formulera mål och visioner samt föreslå förändringar av organisation, regelverk och dylikt av betydelse för kollektivtrafikens utveckling och ett ökat kollektivt resande. I avvaktan på utredningens förslag välkomnar för sin del utskottet den av regeringen föreslagna medelsberäkningen och avstyrker följaktligen samtliga motionsförslag.

Anslag inom verksamhetsområde Forskning och analys*Viss internationell verksamhet*

Tusental kronor

Anslag 2002	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
7 500	7 500	–	–	–1 000	–

För Regeringskansliets kostnader för bl.a. medlemsavgifter och resor i samband med Sveriges deltagande i vissa internationella organisationer har inrättats ett särskilt anslag, 36:14 *Viss internationell verksamhet*. Regeringen beräknar medelsbehovet till 7,5 miljoner kronor, dvs. samma belopp som för innevarande budgetår.

Kristdemokraterna föreslår i sin motion en besparing på 1 miljon kronor, jämfört med regeringens förslag.

Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

Anslag 2002	Regeringens förslag	mp	fp	kd	c
32 682	33 245	–	–	–	–

Verksamheten vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) finansieras huvudsakligen genom avgifter. Institutets totala omslutning uppgår för närvarande till nära 160 miljoner kronor. För myndighetens kostnader för kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning, administration m.m. utgår statliga medel som anvisas över anslaget 36:15 *Statens väg- och transportforskningsinstitut*. Regeringen föreslår för år 2003 en medelsanvisning på 33,2 miljoner kronor till VTI.

Statens institut för kommunikationsanalys

Tusental kronor

Anslag 2002	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
45 625	48 742	–	–	–5 500	–

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) är huvudansvarig myndighet för transportstatistik. Myndigheten har till regeringen anmält behov av en anslagsuppräknig med 3,5 miljoner kronor för år 2003, sammanhängande med utökade uppgifter i samband med ett nytt system för järnvägsstatistik inom EU och en ny och förbättrad statistik över kollektivtrafikresande. Regeringen föreslår efter en justering i syfte att begränsa statlig konsumtion en ökning av anslaget till SIKA med 1,3 miljoner kronor.

Enligt Kristdemokraterna bör anslaget i jämförelse med regeringens förslag minskas med 5,5 miljoner kronor.

Utskottets ställningstagande till anslagsförslagen inom verksamhetsområdet Forskning och analys

Utskottet motsätter sig Kristdemokraternas besparingsförslag vad gäller såväl internationell verksamhet som SIKA. Enligt utskottets mening bör riksdagen beräkna anslagen inom verksamhetsområdet i enlighet med regeringens förslag. Följaktligen avstyrks Kristdemokraternas motion i motsvarande delar.

1.5 Anslag inom politikområde IT, tele och post

Politikområdets omfattning

Politikområdet omfattar post- och telekommunikation, informationsteknik, grundläggande kassaservice samt alarmeringsfunktionen 112. Inom politikområdet finns sex anslag varav fem redovisas under utgiftsområde 22 Kommunikationer och ett under utgiftsområde 19 Regional utjämning och utveckling. Politikområdet omfattar även den statliga satsningen på IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet och övriga åtgärder som syftar till att Sverige som första land skall bli ett informationssamhälle för alla.

Anslag inom utgiftsområdet

Post- och telestyrelsen

Tusental kronor

Anslag 2002	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
22 664	11 941	–	–	–2 000	–

Post- och telestyrelsen (PTS) är en till största delen avgiftsfinansierad myndighet. Det innebär att PTS själv förfogar över de avgifter som tas ut av operatörerna. Avgiftsintäkterna för år 2003 beräknas uppgå till 208 miljoner kronor. För finansiering av bl.a. styrelsens förvaltningskostnader för upphandling av samhällsåtaganden (handikappåtgärder och uppgifter inom totalförsvaret) har inrättats ett anslag, 37:1 *Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter*. Under anslaget finansieras även vissa projekt och uppdrag i syfte att förverkliga delar av den IT-politiska inriktningen avseende tillit samt myndighetens verksamhet vad gäller kvalificerade elektroniska signaturer.

För nästa budgetår föreslår regeringen att anslaget beräknas till 11,9 miljoner kronor. Kristdemokraterna anser att som en del i allmänt effektiviseringskrav bör anslaget minskas med 2 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Upphandling av samhällsätaganden

Tusental kronor

Anslag 2002	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
153 484	153 484	-	-	-	-

Från anslaget 37:2 *Upphandling av samhällsätaganden* finansieras upphandling av verksamheter med syftet att trygga funktionshindrades tillgång till effektiva telekommunikationer, posttjänster samt grundläggande kassaservice. Anslaget får också användas för att tillgodose funktionshindrades tillgång till sådana produkter och tjänster inom telekommunikationsområdet som kräver hög överföringshastighet (bredband). Regeringen bedömer att den nuvarande inriktningen av upphandlingen inom ramen för anslaget täcker behovet för personer med funktionshinder och föreslår ett oförändrat anslag, dvs. 153 miljoner kronor.

Grundläggande kassaservice

Tusental kronor

Anslag 2002	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
400 000	400 000	-400 000	-	-	-

Staten ansvarar för att det skall finnas en grundläggande kassaservice i hela landet, innebärande att alla kan verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser. Statens ansvar regleras i lagen (2001:1276) om grundläggande kassaservice och säkerställs genom den verksamhet som Posten bedriver. Regeringen föreslår att anslaget 37:3 *Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice* år 2003 bestäms till 400 miljoner kronor.

Moderata samlingspartiet framhåller att riksdagens krav att tillhandahålla kassaservice är rimligt men att det är långt ifrån givet att det är Posten AB som skall tillhandahålla tjänsten eller hur kassatjänsten skall utformas. Moderaterna motsätter sig därför förslaget och kräver att kraven på postal kassaservice definieras till omfattning och innehåll, att korrekta anbudshandlingar upprättas och att upphandling genomförs med iakttagande av de regler som gäller för offentlig upphandling. Anslaget till kassaservice bör alltså upphöra i sin nuvarande form, enligt motionärerna.

Ersättning till SOS Alarm Sverige AB

Tusental kronor

Anslag 2002	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
150 000	144 000	-	-	-	-

Anslaget 37:4 *Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal* har i enlighet med riksdagens beslut på tilläggsbudget med anledning av 2002 års ekonomiska vårproposition höjts med 6 miljoner kronor till

150 miljoner kronor. Det ökade medelsbehovet hänfördes delvis till fortsatta övergångsproblem med 112-numret, kostnadsökningar för felringningar, löner m.m. I årets budgetproposition föreslås att anslaget tas upp till 144 miljoner kronor för nästa budgetår.

Viss informationsteknik

Tusental kronor

Anslag 2002	Regeringens förslag	m	fp	kd	c
18 500	25 000	–	–	–5 000	–

Anslaget 37:5 *Informationsteknik: Telekommunikation* m.m. används bl.a. för att finansiera utredningar och projekt som bidrar till att förverkliga regeringens IT-politik liksom olika utvärderingar av IT-politiken. Dessutom finansieras från anslaget IT-kommissionens verksamhet. Under treårsperioden 1999–2001 förstärktes anslaget med 25 miljoner kronor.

För nästa budgetår beräknar regeringen medelsbehovet till ett oförändrat anslag, dvs. 25 miljoner kronor. Kristdemokraterna föreslår i sin motion en besparing om 5 miljoner kronor på anslaget, jämfört med regeringens förslag.

Utskottets ställningstagande till anslagsförslagen inom politikområde IT, tele och post

I motsats till Moderata samlingspartiet hävdar utskottet att ansvaret för grundläggande postal kassaservice även fortsättningsvis skall vara statligt och fullgöras av Posten. Inte heller i övrigt har utskottet några invändningar mot regeringens anslagsberäkningar inom politikområde IT, tele och post. Av ställningstagandet följer att utskottet avstyrker Moderaternas och Kristdemokraternas motioner i motsvarande delar.

1.6 Sammanfattning av utskottets ställningstaganden till anslagsförslagen m.m.

Budgetpropositionen bygger på en överenskommelse mellan den socialdemokratiska regeringen och Vänsterpartiet. Efter fortsatta förhandlingar har Miljöpartiet ställt sig bakom riktlinjerna för budgetpolitiken inom bl.a. utgiftsområde 22 Kommunikationer. Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet har vidare den 4 oktober 2002 träffat en överenskommelse om 121 punkter för att åstadkomma ett tryggare, mer rättvist och grönare Sverige.

Enligt överenskommelsens punkter vad gäller trafikutskottets beredningsområde ingår – inom målet *Ett grönare Sverige* – prövning av möjligheterna att införa trängselavgifter för kommuner som så önskar. Vidare skall medel avsättas till underhåll och nyinvesteringar i järnvägar samt prövning av möjligheterna att tidigarelägga järnvägsutbyggnader. En arbetsgrupp skall bildas för att löpande följa arbetet med den regionala kollektivtrafiken. En översyn skall särskilt ske av kollektivtrafiken i glesbygd så att kollektivtrafiken kan öka i hela landet. För försäljning av förnybara bränslen ingår i överenskom-

melsen att bensinstationer åläggs – med dispensmöjligheter – att tillhandahålla alternativa bränslen. Planeringen av Cityspåret i Stockholm skall påskyndas. Inom målet *Hela Sverige skall leva* ingår en väl fungerande infrastruktur i hela landet med bl.a. punkten ”Norrbotniabanan skall byggas. Planeringen påskyndas. Underlag för ställningstagande skall föreligga den 1 mars 2003”. Riktade satsningar skall vidare göras för att främja en ökad IT-användning.

Utskottet förutsätter att angivna punkter, inom ramen för ett fortsatt ekonomiskt ansvarstagande, utgör utgångspunkter för det vidare utvecklingsarbetet inom politikområdena Transportpolitik samt IT, tele och post. Utskottet anser att riksdagen mot denna bakgrund för budgetåret 2003 bör anvisa anslag under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med regeringens förslag. Utskottets förslag till medelsanvisningar redovisas i *bilaga 3*. Med de motiveringar som redovisats i det föregående avstyrker utskottet motionerna 2002/03:T298 yrkande 26 (fp), 2002/03:T450 (c), 2002/03:T462 yrkande 24 (kd), 2002/03:T478 (c), 2002/03:T480 (m) och 2002/03:Fi232 yrkande 22 (fp).

2 Vägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör godkänna regeringens förslag

- att anta förslaget till lag om ändring i lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar,
- att regeringen för år 2003 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret på högst 1 295 miljoner kronor för att genomföra prioriterade vägprojekt år 2003,
- att regeringen får besluta om en låneram för vägprojektet Hogdal–Nordby på 115 miljoner kronor som inkluderar räntekostnaden för lånet samt
- att bemyndiga regeringen att under år 2003 för ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 33 900 miljoner kronor efter år 2003.

Motionsyrkanden om avslag på regeringens förslag till en låneram i Riksgäldskontoret på högst 1 295 miljoner kronor och om att finansiering av infrastruktur genom lån skall vara reserverat för sammanhållna och tydligt avgränsade nyinvesteringar bör i linje med detta avslås.

Utskottet framhåller att betydelsen av de enskilda vägarna i det svenska transportsystemet är stor. Det är därför viktigt att detta vägnät ges en tillfredsställande resurstilldelning. Motionsspörsmålen om enskilda vägar bör i avvaktan på regeringens ställningstagande till den s.k. BREV-utredningens förslag avslås.

Utskottet förutsätter att åtgärder vidtas för att motverka problemet med den oroande utvecklingen av olyckor med s.k. EU-mopeder.

Jämför reservationerna 1 (kd) och 2 (m, fp, kd, c).

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet fyra regeringsförslag från budgetpropositionen år 2003 som gäller väghållningsområdet (prop. 2002/03:1, utg.omr. 22, punkterna 1, 3, 5 och 6). Regeringen föreslår att riksdagen

1. antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar,

3. godkänner att regeringen för år 2003 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret på högst 1 295 000 000 kr för genomförande av prioriterade vägprojekt år 2003,

5. godkänner att regeringen får besluta om en låneram för vägprojektet Hogdal–Nordby på 115 000 000 kr som inkluderar räntekostnaden för lånet,

6. bemyndigar regeringen att under år 2003 för ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 33 900 000 000 kr efter år 2003.

Vidare behandlar utskottet yrkanden från 23 motioner:

- 2002/03:T226 av Gunilla Tjernberg (kd),
- 2002/03:T235 av Sofia Larsen och Eskil Erlandsson (båda c),
- 2002/03:T251 av Annika Qarlsso (c),
- 2002/03:T280 av Agne Hansson (c),
- 2002/03:T283 av Camilla Sköld Jansson (v),
- 2002/03:T288 yrkandena 1 och 3 av Ulla Löfgren och Anders G Högmark (båda m),
- 2002/03:T289 av Cecilia Widegren (m) och Holger Gustafsson (kd),
- 2002/03:T295 yrkande 2 av Birgitta Carlsson (c),
- 2002/03:T298 yrkande 17 av Lars Leijonborg m.fl. (fp),
- 2002/03:T321 yrkandena 2 och 3 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),
- 2002/03:T332 av Jörgen Johansson (c),
- 2002/03:T369 av Viviann Gerdin (c),
- 2002/03:T384 av Håkan Larsson (c),
- 2002/03:T391 av Cinnika Beiming m.fl. (s),
- 2002/03:T407 av Birgitta Sellén och Kenneth Johansson (båda c),
- 2002/03:T440 av Lennart Fremling m.fl. (fp),
- 2002/03:T443 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s),
- 2002/03:T462 yrkandena 1, 4 delvis och 9 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2002/03:T466 yrkandena 5 och 6 av Sven Bergström m.fl. (c),
- 2002/03:T498 av Göran Norlander och Kerstin Kristiansson Karlstedt (båda s),
- 2002/03:T502 av Rune Berglund m.fl. (s),
- 2002/03:N270 yrkande 3 av Rosita Runegrund och Sven Brus (båda kd),
- 2002/03:N304 yrkande 7 av Mikael Odenberg m.fl. (m).

2.1 Omprövning av andelstal

Lagen (1939:608) om enskilda vägar (EVL) upphörde att gälla vid 1997 års utgång. Sedan dess är enbart anläggningslagen (1973:1149), AL, och lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter tillämpliga vid inrättande och förvaltning av samfälligheter för enskilda vägar. Genom lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar (upphävandelagen) gäller dock EVL under en övergångsperiod i vissa hänseenden.

EVL:s bestämmelser om andelstal, vilka används vid fördelningen av kostnaderna för gemensamhetsanläggningen mellan berörda fastigheter, har därför fortfarande viss betydelse. I fråga om andelstal skall enligt upphävandelagen bestämmelserna om beräkning av andelstal i EVL gälla tills en omprövning sker enligt AL. I 2 § AL sägs att nya grunder för fördelningen av

kostnaderna för gemensamhetsanläggningen skall fastställas i överensstämmelse med AL:s regler med verkan senast fr.o.m. den 1 januari 2003.

Genom lagförslaget begränsas kravet på omprövning av andelstal enligt AL till samfälligheter som har taxeringsvärden som grund för andelstalet samt förlängs fristen för omprövning för dessa samfälligheter från den 1 januari 2003 till den 1 januari 2005.

Utskottet har inget att erinra mot lagförslaget och tillstyrker därför detta.

2.2 Låneram för prioriterade vägprojekt m.m.

Regeringens förslag

Riksdagen beslutade år 2001 (bet. 2001/02:TU2) att en närtidssatsning skulle genomföras på infrastrukturen åren 2002–2004. Satsningen förutsattes bli finansierad dels genom lån i Riksgäldskontoret, dels genom anslagsmedel. I enlighet med detta beslut framhåller regeringen att det är mycket angeläget att investeringsinsatser inom gällande planer, eller som regering eller riksdag beslutat om på annat sätt, kan slutföras. För att möjliggöra sådana investeringsinsatser samt en ökad satsning på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion föreslår regeringen att lån motsvarande 1 295 miljoner kronor tas upp i Riksgäldskontoret år 2003.

Motionsförslag

Johnny Gylling m.fl. (kd) anser i motion 2002/03:T462 att finansieringen av infrastrukturprojekt bör följa budgetlagens grundläggande principer, dvs. rymmas inom utgiftstaket, för att transportpolitiken skall vara långsiktigt trovärdig. De undantag som medges skall vara väl motiverade utifrån transportpolitiska, samhällsekonomiska, tekniska och finansiella hänsyn. Motionärerna är av uppfattningen att investeringar och tidigare lagda planerade projekt bör ske genom en väl underbyggd alternativ finansiering, i synnerhet genom partnerskap mellan det offentliga och det privata (s.k. PPP). Därför avslår motionärerna regeringens hemställan om en låneram i Riksgäldskontoret (yrkande 1) samt begär att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförts om att finansiering av infrastruktur genom lån skall vara reserverat för nyinvesteringar i form av sammanhållna och tydligt avgränsade projekt (yrkande 4 i denna del).

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar regeringens uppfattning att det är viktigt att planerade och beslutade investeringar kan genomföras samt att vägbeståndets bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion förbättras. Därför föreslår utskottet att riksdagen godkänner att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret på högst 1 295 miljoner kronor för att genomföra sådana prioriterade vägpro-

jekt år 2003. I linje med detta föreslår utskottet att riksdagen avslår motion 2002/03:T462 (kd) yrkandena 1 och 4 i denna del.

2.3 Låneram för vägprojektet Hogdal–Nordby

Som en del i byggandet av Svinesundsbron har medel avsatts för att bygga ut väg E 6, delen Hogdal–Nordby. Riksdagen bemyndigade regeringen våren 2001 att låta Vägverket ta upp ett lån i Riksgäldskontoret intill ett belopp om 100 miljoner kronor (prop. 2000/01:100, bet. 2000/01:FiU27, rskr. 2000/01:279) för att inleda denna utbyggnad. Låneramen föreslås bli utökad med 15 miljoner kronor till totalt 115 miljoner kronor för att inkludera räntekostnaden för den inledande utbyggnaden. Övrig del av projektet förutsätts bli finansierad med anslag.

Utskottet föreslår att riksdagen beslutar enligt regeringens förslag.

2.4 Ekonomiska förpliktelser för långsiktiga avtal

Vägverket ingår ofta långsiktiga avtal med externa parter om ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Det gäller såväl avtal om investeringar som avtal om drift och underhåll av vägnätet. Verket har även regeringens uppdrag att ge ut bidrag för olika ändamål. Många gånger måste bidragstagaren veta i förväg att bidraget kommer. Vägverket sluter även fleråriga forsknings- och utvecklingsavtal. Regeringen vill därför få ett bemyndigande av riksdagen att ingå sådana ekonomiska förpliktelser. Detta bemyndigande bör enligt regeringen avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, oavsett om avtalen avser Vägverkets interna resultatenhet eller externa leverantörer. Regeringen föreslår att bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2003, i fråga om ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden medför utgifter på högst 33 900 miljoner kronor efter år 2003.

Närmare information om ingående, nya, infriade och utestående åtaganden samt den föreslagna totala ramen för bemyndiganden redovisas av regeringen i tabell 5.24 (s. 49) i budgetpropositionen för år 2003, utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

2.5 Enskilda vägar

Bakgrund

Det svenska vägnätet består av allmänna vägar för vilka staten eller kommunerna är väghållare och enskilda vägar som de fastigheter som har nytta av vägarna ansvarar för. I tätorterna finns förutom allmänna vägar också gator upplåtna för allmänt nyttjande. Kommunerna ansvarar för gatahållningen. I de fall enskilda fastighetsägare ombesörjer väghållningen sker detta oftast i någon organiserad form.

Statsbidrag kan lämnas för såväl byggande som drift av enskilda vägar.

Vägnätet består i dag av:

- 9 800 mil statliga vägar
- 4 000 mil kommunala gator och vägar
- 28 400 mil enskilda vägar (inklusive 15 000 mil skogsbilvägar) varav 7 500 mil får statsbidrag.

Den rättsliga regleringen av det enskilda vägnätet finns i flera författningar, bl.a. väglagen (1971:948), vägkungörelsen (1971:954), plan- och bygglagen (1987:10), lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar, anläggningslagen (1973:1149) och förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. Dessutom finns bestämmelser i myndigheternas föreskrifter.

Delar av de regelverk som reglerar enskilda vägar har utretts under de senaste åren. För en närmare redogörelse av dessa utredningar hänvisas till betänkande 2001/02:TU1 s. 38.

Både det allmänna och det enskilda vägnätets funktion förändras i takt med samhället i övrigt. Regeringen beslutade därför år 1999 att tillsätta en utredning (dir. 1999:93) med uppdrag att analysera och överväga ändringar av vissa bestämmelser som berör enskilda vägar. Utredningen antog namnet Utredningen om bidrag och regler för enskilda vägar (BREV). I juli 2001 överlämnade BREV-utredningen sitt slutbetänkande Enskild eller allmän väg? (SOU 2001:67) till Näringsdepartementet. Syftet med BREV-utredningens förslag är enligt utredningen att valet av väghållare på det lågtrafikerade vägnätet skall ske med samhällsekonomisk effektivitet som grund. Dessutom skall valet av väghållare främja en rationell väghållning. BREV-utredningen föreslår bl.a.:

- Den samhällsekonomiska vinsten av att överföra delar av det lågtrafikerade vägnätet till enskild väghållning bör tas till vara och användas för bättre väghållning på detta vägnät.
- Vägverket bör utreda om en överföring av en väg till enskild väghållning ger samhällsekonomisk vinst. För allmänna vägar med mindre trafik än 125 fordon per årsmedeldygn (i glesbygd 50 fordon per årsmedeldygn) föreslås att Vägverket gör en sådan utredning.

- Överföring av kostnader på enskilda fastighetsägare bör så långt möjligt begränsas till vad som är nödvändigt för att uppnå en rationell väghållning.
- Den ekonomiska ersättningen till enskilda väghållare bör beräknas på ett kostnadsunderlag som speglar de kostnader som belastar de enskilda väghållarna och som enkelt kan jämföras med motsvarande kostnadsunderlag för de lågtrafikerade allmänna vägarna.
- Tekniskt komplicerade anläggningar bör i allmänhet inte överföras till enskilda väghållare.
- Särskilda regler bör gälla för statsbidrag till vägar respektive färjor.
- Statsbidraget till enskilda färjor skall avse vägfärjor.
- För annan trafiklösning med färjetrafik än vägfärja bör bidrag kunna lämnas efter en förhandling.
- Statsbidrag till en enskild väg bör kunna lämnas även om det införs begränsningar för viss trafik på denna väg.
- Beslut om förändrad väghållning bör underlättas.
- Samordningen av beslut om indragning av allmän väg och prövning av statsbidrag bör kunna förbättras.

Utredningen anger att förslagen innebär en samhällsekonomisk vinst på mellan 120 och 180 miljoner kronor per år. Vidare innebär de föreslagna kriterierna att ca 16 % av det statliga allmänna vägnätet, totalt 1 600 mil väg, kan komma att övergå till enskild väghållning och att ca 500 mil enskild väg kan komma att bli allmän väg.

Motionsförslag

Frågor om enskilda vägar har väckts i 32 motionsyrkanden som behandlas i detta avsnitt. Flera motioner handlar om behovet av ökade medel till statsbidraget och till upprustning av de enskilda vägarna, t.ex. för bärighetshöjande åtgärder. I ett par motioner kritiseras BREV-utredningens förslag att överföra allmänna vägar till enskilda vägar.

Motionsförslag om ökade medel, de enskilda vägarnas behov av upprustning m.m.

Lars Leijonborg m.fl. (fp) anför bl.a. i motion 2002/03:T298 yrkande 17 (delvis) att de enskilda vägarnas ställning är hotad samt att det är orealistiskt att Vägverket skulle sänka bidragsnivån.

I motion 2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) framhålls de enskilda vägarnas betydelse för näringslivet och för möjligheten att bo och leva på landsbygden. Motionärerna anser att det behövs ett högre anslag för att återställa vägstandarden samt att detta anslag bör höjas med 180 miljoner kronor per år. Höjningen skall användas till satsningar på höjd bärighet och en höjning av de generella bidragen. Ett tillkännagivande yrkas om vad som anförts om anslagen till de enskilda vägarna (yrkande 2) samt om en inventering av standarden på det enskilda vägnätet (yrkande 3).

Enligt Johnny Gylling m.fl. (kd) i motion 2002/03:T462 yrkande 9 har eftersläpningen i vägunderhållet accelererat. Motionärerna anser att det finns effektiviseringsvinster att göra genom en mera lokalt anpassad drift av vägnätet och att det behöver utvecklas former för detta. Detta kan ske utan att staten släpper det ekonomiska ansvaret. Anslaget "Drift och byggande av enskilda vägar" bör därför öka med 10 % (60 miljoner kronor) och år 2003 uppgå till 664 miljoner kronor.

Även Sven Bergström m.fl. (c) i motion 2002/03:T466 yrkande 5 är av uppfattningen att större resurser behövs för att ta igen eftersatt underhåll och för att de enskilda vägarna framöver skall hålla en god standard. Riksdagen bör därför besluta att avsätta 170 miljoner kronor mer per år än vad regeringen har föreslagit till anslaget "Drift och byggande av enskilda vägar".

Av samma uppfattning är Mikael Odenberg m.fl. (m) i motion 2002/03:N304 yrkande 7. Motionärerna yrkar att riksdagen för regeringen ger som sin mening ger till känna att anslagen till de enskilda vägarna höjs för att användas till satsningar på höjd bärighet och en höjning av de generella bidragen till de enskilda vägarna.

Lennart Fremling m.fl. (fp) anser i motion 2002/03:T440 att bidragsprocenten för år 2003 inte skall sänkas. Det är, enligt motionärerna, viktigare att sköta de vägar som finns än att bygga nya. Regeringen bör därför i regleringsbrevet inte fördela anslaget för väghållning och statsbidrag så att Vägverket tvingas sänka bidragsandelen.

I motion 2002/03:T443 anför Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s) bl.a. att då vägnätets totala längd ökar successivt och drifts- och underhållskostnader ökar blir kostnaderna för kommuner och enskilda större. För boende i glesbygd är det viktigt att det även i fortsättningen finns möjligheter till statsbidrag till det enskilda vägnätet. Staten måste, menar motionärerna, ge ett bättre stöd till dessa vägar och ta ett större ansvar för de investeringar som är nödvändiga.

Göran Norlander och Kerstin Kristiansson Karlstedt (båda s) uppger i motion 2002/03:T498 bl.a. att de statsbidrag som utgår till drift och underhåll av de enskilda vägarna endast täcker en del av kostnaden. De boende längs dessa vägar får, enligt motionärerna, förutom insatser i form av arbete utförda på vägen även betala en vägavgift till vägföreningen. Det är inte rimligt att en del av befolkningen skall betala nyttan av vägen medan de allmänna vägarna finansieras med skattemedel.

Också Ulla Löfgren och Anders G Högmark (båda m) begär i motion 2002/03:T288 yrkande 1 ett tillkännagivande om ökade anslag till enskilda vägar. Enligt motionärerna är de enskilda vägarna av stor betydelse för lokalbefolkning, turism och näringsliv. Det är därför viktigt att de regionala myndigheterna tillsammans med Vägverket tar med dessa vägar i drifts- och underhållsstrategierna. Förutom att de årliga bidragen till vägarna måste höjas till en nivå som säkerställer en god väghållning, måste särskilda medel anvisas i de regionala planerna till bärighet och rekonstruktion. Motionärerna anser att den årliga ramen bör höjas med 180 miljoner kronor per år.

I motion 2002/03:T289 framhåller Cecilia Widegren (m) och Holger Gustafsson (kd) att Vägverket måste kunna betala ut de 70 % i ersättning till de enskilda vägarna som riksdagen beslutat om.

Birgitta Sellén och Kenneth Johansson (båda c) anför i motion 2002/03:T407 att statsbidraget urholkats alltmer under senare år så att det enskilda vägnätet hotas av förfall. Motionärerna yrkar ett tillkännagivande om ökat anslag till enskilda vägar.

Agne Hansson (c) begär i motion 2002/03:T280 yrkande 2 att den statliga bidragsandelen till enskilda väghållare skall behållas på minst 60 %.

I motionerna 2002/03:T235 av Sofia Larsen och Eskil Erlandsson (båda c) (yrkande 2), 2002/03:T251 av Annika Qarlsson (c) och 2002/03:T384 av Håkan Larsson (c) framhåller motionärerna vikten av ett väl underhållet vägnät för att upprätthålla en levande landsbygd och möjligheter till företagande och tillväxt. Bidragen till det enskilda vägnätet bör därför öka.

Birgitta Carlsson (c) anser i motion 2002/03:T295 yrkande 2 att Vägverkets utbetalningar till enskilda vägar skall vara 70 % av kostnaderna.

Enligt Jörgen Johansson (c) i motion 2002/03:T332 bör anslaget till enskilda vägar höjas till den nivå som gällde år 1992. Motionären uppger bl.a. att bidragen till enskilda vägar successivt har sänkts, vilket ofta har inneburit att kommunen har kompenserat sänkningen. En reduktion av anslagen får därmed enligt motionärens uppfattning till följd att lokala och effektiva underhållssystem sätts ur spel samtidigt som möjligheten till en landsbygdsutveckling elimineras. Behovet av större resurser till underhållet av svenskt vägnät är starkt eftersatt.

Rune Berglund m.fl. (s) betonar i motion 2002/03:T502 att de faktiska underhållskostnaderna har ökat i betydligt snabbare takt än bidragsnivån. Enligt motionärerna sker en övervältring av driftskostnaderna för detta vägnät på samfälligheterna. Ett tillkännagivande yrkas om behovet av att drift och underhåll av dessa vägar i Jämtlands län särskilt bör beaktas.

Ökade resurser till det enskilda vägnätet i Kalmar län begär Agne Hansson i motion 2002/03:T280 yrkande 3. Det är, anser motionären, utomordentligt viktigt att det enskilda vägnätet tillförsäkras de resurser som behövs för att ta igen eftersatt underhåll för att framöver hålla en god standard. De föreslagna nivåerna för år 2003 och år 2004 är otillräckliga.

I motion 2002/03:T369 uppger Viviann Gerdin (c) yrkande 1 att det urholkade statsbidraget har medfört stora bekymmer för väghållarna. De enskilda vägarna i Värmland har också drabbats av ovanligt svåra tjälskador, vilka medfört en kraftigt försämrad vägstandard. Vägverkets aviserade sänkning av bidragen gör situationen än svårare. Motionären anser därför att erforderliga medel måste ställas till förfogande för att undvika ytterligare eftersläpande vägunderhåll i Värmland.

Samma motionär yrkar i samma motion yrkande 2 att extra väganlag lämnas för att täcka vägskador efter översvämningar. Som skäl för detta uppges att vägnätet i Värmland har drabbats av omfattande översvämningar med följd

att flera kilometer vägsträckor har spolats bort. För att återställa vägarna måste extra medel tilldelas länet.

Motionsförslag om ett förändrat statsbidragssystem

Camilla Sköld Jansson (v) framhåller i motion 2002/03:T283 att de faktiska underhållskostnaderna har ökat i betydligt snabbare takt än bidragsnivån. Det sker med andra ord en successiv övervältring av driftskostnaderna på vägsamfälligheterna. Ett förändrat system som bättre tar hänsyn till kostnadsutvecklingen för drift och underhåll bör enligt motionären föreslås.

Motionsförslag om nationell fond för oförutsedda händelser

I motion 2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkande 6 vill motionärerna att en nationell fond för oförutsedda händelser i det enskilda vägnätet inrättas. När oförutsedda händelser påverkar infrastrukturen är det viktigt att skadorna snabbt åtgärdas. Enligt motionärerna är detta angeläget för att förebygga negativa regionala och sociala konsekvenser av brister i det enskilda vägnätet. Fonden bör omfatta 70 miljoner kronor per år och falla under posten ”Drift och byggnad av enskilda vägar”. Regeringen bör ges detta till känna.

Motionsförslag om särskilt statsbidrag för kulturmiljöåtgärder

Många föreningar har inte råd att underhålla och vårda sina kulturskatter på grund av regeringens stora neddragningar av bidragen till de enskilda vägarna. Ulla Löfgren och Anders G Högmark (båda m) anser i motion 2002/03:T288 yrkande 3 att det därför bör utredas om inte ett särskilt statsbidrag bör kunna utgå till kulturmiljöåtgärder på dessa vägar.

Motionsförslag om förrättningskostnader

Sofia Larsen och Eskil Erlandsson (båda c) uppger i motion 2002/03:T235 yrkande 1 att flera vägföreningar har dryga förrättningskostnader på grund av rörliga andelstal som kräver nya lantmäteriförrättningar. Det är enligt motionärernas uppfattning inte rimligt att dessa kostnader skall bäras av vägföreningarna.

Motionsförslag om överföring av allmänna vägar till enskilda vägar

Enligt Lars Leijonborg m.fl. (fp) i motion 2002/03:T298 yrkande 17 delvis finns det lokala lösningar när det gäller driften av statliga vägar. Det vore därför positivt om Vägverket kunde prova att lägga ut driften på föreningar bestående av boende och företagare längs den aktuella vägen.

Agne Hansson (c) motsätter sig i motion 2002/03:T280 yrkande 1 den s.k. BREV-utredningens förslag att överföra allmänna vägar till enskilda vägar. Detta skulle innebära en övervältring av kostnader för väghållningen som drabbar främst dem som bor på landsbygden.

Motionsförslag om ansvaret för färjetrafiken

Riksdagen bör enligt Rosita Runegrund och Sven Brus (båda kd) i motion 2002/03:N270 yrkande 3 tillkännage för regeringen som sin mening vad som anförs om Vägverkets och Glesbygdsverkets samlade ansvar för att utarbeta förslag om enhetliga regler för färjetrafiken. Om kust- och skärgårdssamhällena långsiktigt skall kunna överleva som rekreationsområden för stadsbor krävs också en bofast befolkning året runt. Likaså förutsätter, anför motionärerna, ett socialt och kulturellt utvecklande fritidsboende att det finns fastboende. Skärgårdstrafiken måste värnas och utvecklas för att möjliggöra kvarboende och stimulera näringsverksamheten i området. Statens ansvar måste därför klargöras.

I motion 2002/03:T226 av Gunilla Tjernberg (kd) begärs ett skyndsamt klarläggande av vem som skall vara huvudman för trafikförbindelsen mellan Holmön och fastlandet. Vägverkets formella skyldighet att driva trafiken upphörde redan år 1951. Enligt motionären har verket trots det fortsatt att driva trafiken isfria årstider. Regeringen har berett frågan men ännu inte tagit ställning i ärendet.

Motionsförslag om ansvaret för broförbindelser

Cinnika Beiming m.fl. (s) uppger i motion 2002/03:T391 att ansvaret för att äga och underhålla en rörlig bro medför kostnader som proportionellt sett belastar den kommunala ekonomin mycket hårt och medför behov av särskild teknisk kompetens. Att inordna Mälarbron i det statliga brobeståndet skulle innebära bättre möjligheter till ett planerat långsiktigt underhållsarbete och tillgång till en samlad teknisk kompetens som kommunen inte på motsvarande sätt har möjlighet att tillhandahålla för en enda rörlig bro. Riksdagen bör därför tillkännage för regeringen som sin mening vad som anförts om ansvaret för Mälarbron i Södertälje och andra centralt viktiga broar.

Utskottets ställningstagande

De enskilda vägarna svarar för en betydande andel av det svenska vägnätet. Enligt utskottet spelar de enskilda vägarna en viktig roll för tillgängligheten för såväl enskilda medborgare som för näringslivet. De enskilda vägarna har också stor betydelse för glesbygdens utvecklingsmöjligheter. Det är därför viktigt att dessa vägar ges tillfredsställande förutsättningar så att riksdagens transportpolitiska mål om ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet och en positiv regional utveckling tillgodoses i hela landet. Vidare bör samhällets engagemang präglas av tydlighet och rättvisa samt främja effektiva trafiklösningar.

Utskottet vill, liksom tidigare (se bet. 2001/02:TU1 s. 43), betona vikten av att bidrag och regler för enskilda vägar i framtiden blir klarare och mer rättvisa. Vidare är det särskilt angeläget att säkerställa och bevara det befintliga vägnätet så att insatser på bl.a. drift och underhåll kan säkerställas. I sammanhanget konstaterar utskottet att den s.k. BREV-utredningens slutbetän-

kande har varit föremål för remissbehandling. Regeringen har vidare givit Vägverket i uppdrag att utreda konsekvenserna av BREV-utredningens förslag att föra över drygt 1 000 mil allmänna vägar till enskilda vägar samt av att Vägverket tar över ansvaret för broar och färjeförbindelser. Därutöver erfar utskottet att Vägverket tillsammans med Glesbygdsverket har fått i uppdrag att undersöka hur blivande vägsamfälligheter skall klara att ta över allmänna vägar i glesbygd. När det gäller Vägverkets aviserade minskning av statsbidraget till vägsamfälligheterna, så ses även den frågan över. Enligt uppgift från företrädare för Näringsdepartementet planerar regeringen att under våren 2003 ta ställning till BREV-utredningens förslag och de utredningsuppdrag som ovan redovisats.

Motionerna belyser en rad viktiga frågor. Enligt utskottets mening bör dock regeringens ställningstagande enligt ovan avvaktas. Utskottet vill emellertid framhålla att det fortfarande (se bet. 2001/02:TU1 och 2001/02:TU2) är utskottets uppfattning att det inte kan bli aktuellt att föra över allmänna vägar till enskilda vägar på det mycket omfattande sätt som föreslås i utredningen.

När det gäller synen på enskilda vägar vill utskottet vidare hänvisa till att statsrådet Ulrica Messing i ett frågesvar den 20 november 2002 klargjort att standard och tillgänglighet till det enskilda vägnätet är ett viktigt samhällsintresse. I svaret anges vidare att regeringen i budgetpropositionen för år 2003 aviserat om en utredning angående kostnadsfördyringen för enskild väghållning på det statsbidragsberättigade enskilda vägnätet. Resultatet från utredningen, som ännu inte har slutredovisats, kommer enligt statsrådet att ingå i beslutsunderlaget inför det regleringsbrev som regeringen skall besluta för år 2003.

Utskottet vill vidare betona vikten av att de enskilda vägarna ges en tillfredsställande resurstilldelning med hänsyn till detta vägnäts betydelse för att trygga en hög transportkvalitet och god tillgänglighet i hela landet. Av budgetpropositionen framgår att i avvaktan på den utredning som regeringen initierat angående kostnadsfördyringar, kan medelstoppen till drift och byggande av enskilda vägar komma att justeras. Utskottet förutsätter att de enskilda vägarnas transportpolitiska betydelse för landet beaktas inom ramen för den slutliga beredningen av anslagsposten och bidragsvillkoren. Utgångspunkten bör vara att bidragsprocenten till de enskilda väghållarna vidmakthålls i avvaktan på att ställning tas till ett nytt regelsystem med anledning av BREV-utredningens förslag. Vidare utgår utskottet från att regeringen skyndsamt återkommer till riksdagen när regeringens ställningstaganden om det enskilda vägnätet är klara.

Mot bakgrund av vad som ovan anförts förordar utskottet inte någon åtgärd med anledning av de nu aktuella motionsyrkandena. Därmed avstyrker utskottet bifall till motionerna 2002/03:T226 (kd), 2002/03:T235 (c), 2002/03:T251 (c), 2002/03:T280 (c), 2002/03:T283 (v), 2002/03:T288 (m) yrkandena 1 och 3, 2002/03:T289 (m, kd), 2002/03:T295 (c) yrkande 2, 2002/03:T298 (fp) yrkande 17, 2002/03:T321 (m) yrkandena 2 och 3, 2002/03:T332 (c), 2002/03:T369 (c), 2002/03:T384 (c), 2002/03:T391 (s), 2002/03:T407 (c),

2002/03:T440 (fp), 2002/03:T443 (s), 2002/03:T462 (kd) yrkande 9, 2002/03:T466 (c) yrkandena 5 och 6, 2002/03:T498 (s), 2002/03:T502 (s), 2002/03:N270 (kd) yrkande 3 och 2002/03:N304 (m) yrkande 7.

2.6 Trafiksäkerhet och EU-mopeder

Utskottets bedömning

Utskottet ser med stor oro på att utvecklingen av antalet dödade och svårt skadade i vägtrafiken inte minskar och att något tydligt trendbrott ännu inte kan skönjas. Ett problem är det snabbt växande antalet olyckor med s.k. EU-mopeder. Utskottet förutsätter att berörda parter vidtar kraftfulla åtgärder för att åtgärda detta problem och att regeringen för riksdagen redovisar sin bedömning av hur den allvarliga situationen skall lösas.

Utskottets ställningstagande

Frågan om säkerheten i trafiken, inte minst inom vägtrafiken, är ett centralt område inom transportpolitiken. Riksdagen har tidigare ställt sig bakom regeringens förslag om att nollvisionen skall gälla som ett långsiktigt mål för trafiksäkerheten. Likaså har riksdagen godkänt etappmålet om att antalet dödade till följd av vägtrafikolyckor skall minska med minst 50 % till år 2007, detta innebär högst 270 personer.

Som redovisas i budgetpropositionen har antalet dödade och svårt skadade i vägtrafikolyckor inte minskat på det sätt som har förutsatts. Inte heller kan något trendbrott i utvecklingen skönjas. Antalet dödade i vägtrafiken år 2001 var 583 vilket är i stort sett oförändrat jämfört med år 2000.

Enligt utskottets mening krävs kraftfulla insatser om målen för trafiksäkerheten skall kunna uppnås. Det är nödvändigt att alla berörda – såväl trafikanter som systemutformare – tar sin del av ansvaret för trafiksäkerheten. Ett förverkligande av trafiksäkerhetsmålen förutsätter att alla aktörer inom vägtrafiken tar till sig den grundsyn som ligger bakom nollvisionen och som är en förutsättning för framgång, nämligen att varje olycka som förorsakar dödsfall eller svåra personskador är en tragedi.

Med hänsyn till den oroande utvecklingen med ett ökat antal mopedolyckor uppvaktades utskottet den 13 november 2002 av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) och i samband därmed utfrågades företrädare för Vägverket samt Moped- och motorcykelbranschens riksförbund (McRF). Vid mötet redovisades att antalet mopedolyckor med dödlig eller allvarlig utgång har ökat efter riksdagsbeslutet år 1999 då en ny typ av moped infördes, den s.k. EU-mopeden. Denna moped är konstruerad för en hastighet av högst 45 km/tim och föraren måste ha körkort, traktorkort eller förarbevis för moped klass 1. Under utfrågningen redovisades problem med rådande trafiksäkerhet, tillsyn, regelsystem, försäljning av trimmade mopeder och

fordonsutveckling med bl.a. fyrhjuliga mopeder i blandad trafik. Vidare informerades om de åtgärder som berörda parter arbetar med för att motverka den negativa utvecklingen. Det gällde bl.a. krav på registreringsskylt för alla mopedtyper i syfte att underlätta tillsyn, återkallelse av förarbevis, skärpta krav på återförsäljare av mopeder och hastighetsreglering. Vissa av dessa åtgärder kräver riksdagens agerande men många åtgärder kan vidtas av regeringen, Vägverket och av organ inom branschen.

Utskottet avser att under våren 2003 behandla ett stort antal motioner om olika trafiksäkerhetsfrågor som väckts under den allmänna motionstiden år 2002. Utvecklingen med ett ökat antal mopedolyckor är dock så oroande att utskottet redan nu vill uppmärksamma detta problem. Enligt utskottets mening är det angeläget att ett aktivt arbete genomförs för att åtgärda problemet med det ökade antalet mopedolyckor. Utskottet förutsätter att regeringen snarast återkommer till riksdagen med en redovisning av vilka åtgärder som vidtas för att komma till rätta med det angivna trafiksäkerhetsproblemet.

3 Järnvägar och Öresundsförbindelsen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör godkänna regeringens förslag om

- ekonomiska förpliktelser för Banverket avseende dels banhållning och sektorsuppgifter, dels Botniabanan,
- låneramar avseende dels vissa investeringar m.m., dels prioriterade järnvägsprojekt och dels Svedab,
- finansiella befogenheter för bl.a. affärsverket Statens järnvägar.

Utskottet avstyrker samtliga motionsförslag.

Jämför reservationerna 3 (m, fp, kd), 4 (kd) och 5 (m, fp, kd).

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet sex regeringsförslag som gäller järnvägsområdet och Svensk–Danska Broförbindelsen AB, Svedab. Regeringen föreslår att riksdagen

4. godkänner att regeringen för år 2003 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret på 295 000 000 kr för Vägverket och Banverket tillsammans, för att finansiera kapitaltillskottet till Svedab samt räntan för detta lån,

7. bemyndigar regeringen att under år 2003 för ramanslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden medför utgifter på högst 9 200 000 000 kr efter 2003,

8. bemyndigar regeringen att under år 2003 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter på högst 25 000 000 000 kr efter år 2003,

9. godkänner att regeringen för år 2003 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 8 795 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, telenätsutrustning, projekteringslager, rörelsekapital samt för vissa investeringar i Stockholmsområdet enligt avtal år 1983 mellan staten och Stockholms läns landsting,

10. godkänner att regeringen för år 2003 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 1 713 000 000 kr för genomförande av prioriterade järnvägsprojekt år 2003,

11. bemyndigar regeringen att ge affärsverket Statens järnvägar samt de nya verksamheter som numera bedrivs i bolag, finansiella befogenheter år 2003 i enlighet med vad regeringen förordar.

Vidare behandlar utskottet följande tre motioner:

- 2002/03:T321 yrkande 9 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),
- 2002/03:T377 yrkande 3 av Ulf Nilsson m.fl. (fp),
- 2002/03:T462 yrkandena 2, 4 delvis och 6 av Johnny Gylling m.fl. (kd).

3.1 Ekonomiska förpliktelser

Regeringens förslag

I Banverkets verksamhet ingår att sluta långsiktiga avtal, som innebär ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Detta gäller såväl avtal om investeringar som avtal om drift och underhåll. Vidare har Banverket regeringens uppdrag att lämna bidrag för olika ändamål. För att kunna planera sin verksamhet måste bidragstagaren normalt veta i förväg att bidraget kommer att betalas ut. I propositionen begär regeringen därför ett bemyndigande att ingå ekonomiska förpliktelser om högst 9,2 miljarder kronor. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och alla bidrag där fleråriga avtal sluts och som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, detta oavsett om avtalen avser Banverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer.

Vidare begärs ett bemyndigande avseende Botniabanan om högst 25 miljarder kronor, beträffande dels produktionskostnaden om ca 15 miljarder kronor, dels den totala räntekostnaden under amorteringstiden om ca 10 miljarder kronor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrker att regeringen bemyndigas att under år 2003 i fråga om ramanslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden medför utgifter på högst 9,2 miljarder kronor efter år 2003.

Riksdagen bör också bemyndiga regeringen att under år 2003 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som, inklusive tidigare gjorda åtaganden, innebär utgifter på högst 25 miljarder kronor efter år 2003.

3.2 Översyn av Botniabanans finansiering m.m.

Motionsförslag

Botniabanan bör genomföras, framhålls i motion 2002/03:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd) (yrkande 6). Motionärerna anser emellertid att finansierings- och styrmodellen för Botniabanan omgående bör ses över i syfte att säkerställa att tidsplaner och kostnadsramar hålls.

Utskottets ställningstagande

Botniabanan är ett projekt omfattande 19 mil ny järnväg från Nyland norr om Kramfors via Örnsköldsvik till Umeå. Riksdagen biföll hösten 2001 regeringens förslag om Botniabanan i samband med sin behandling av budget- och

infrastrukturpropositionerna (prop. 2001/02:1, prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU1, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:125 och rskr. 2001/02:126).

Utskottet instämmer med motionärerna om vikten av att Botniabanan genomförs i enlighet med uppställda ekonomiska och tidsmässiga planer. Det rör sig om mycket omfattande belopp. Det får ankomma på regeringen att noggrant följa projektet och – i synnerhet vid eventuella avvikelser från fastlagda planer – återkomma till riksdagen med fortlöpande redovisning av framåtskridandet. Med vad utskottet nu har uttalat saknas skäl för riksdagen att vidta någon åtgärd med anledning av motion 2002/03:T462 (kd) i denna del; den avstyrks alltså.

3.3 Låneram för vissa järnvägsinvesteringar m.m.

Regeringens förslag

Banverket har möjlighet att låna i Riksgäldskontoret för att finansiera investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, telenätsutrustning, projekteringslager, rörelsekapital samt för vissa investeringar i Stockholmsområdet enligt avtal från år 1983 mellan staten och Stockholms läns landsting. Regeringen begär riksdagens godkännande att regeringen för år 2003 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 8 795 miljoner kronor för Banverket för dessa ändamål.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingen erinran mot regeringens förslag.

3.4 Låneram för prioriterade järnvägsprojekt m.m.

Regeringens förslag

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner att regeringen för år 2003 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 1 713 miljoner kronor för genomförande av prioriterade järnvägsprojekt 2003.

Motionsförslag

I motion 2002/03:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd) motsätter man sig förslaget om en låneram. Motionärerna anser att regeringens förslag inte är tillräckligt specificerat. Vidare finner de att förslaget avser både investeringar och reinvesteringar. Enligt motionärernas mening är finansiering genom lån för dessa slags investeringar inte förenlig med budgetlagen. De möjligheter som budgetlagen medger för lånefinansiering avser investeringar, inte åtgärder som i huvudsak har som syfte att höja standarden på befintliga väg- och

järnvägssträckor, hävdar de. De berörda projekten bör i stället finansieras inom utgiftstaket (yrkande 2).

I samma motion (yrkande 4 i denna del) begärs ett generellt uttalande av riksdagen om att finansiering av infrastruktur genom lån skall vara reserverad för nyinvesteringar i form av sammanhållna och tydligt avgränsade projekt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att det på många håll råder brist på spårkapacitet trots gjorda infrastruktursatsningar. Den av regeringen föreslagna låneramen avser en del av satsningen i närtid – för åren 2002–2004 – inom ramen för de infrastrukturprojekt som riksdagen tog beslut om hösten 2001. Denna närtidssatsning har påbörjats genom att Banverket har utnyttjat möjligheten att genom upptagande av lån påskynda genomförandet av investeringsprojekt. Enligt utskottet är det angeläget att det nu inledda arbetet för en förbättrad järnvägsinfrastruktur får fortsätta och inte fördröjs genom ändrade finansieringsformer. Utskottet anser inte att det finns något skäl för riksdagen att bifalla motion 2002/03:T462 (kd) yrkande 2.

Utskottet anser inte heller att någon åtgärd från riksdagens sida är påkallad med anledning av motion 2002/03:T462 (kd) yrkande 4 (i denna del). Motionen avstyrks således i här berörda avseenden.

3.5 Finansiella befogenheter för affärsverket Statens järnvägar m.m.

Regeringens förslag

Statens järnvägar är ett affärsverk som förvaltar den egendom och ansvarar för den verksamhet som före utgången av år 2000 ingick i Statens järnvägars verksamhet men som inte överfördes till aktiebolag vid årsskiftet 2000/2001.

I budgetpropositionen föreslås att riksdagen bemyndigar regeringen att ge affärsverket Statens järnvägar samt de nya verksamheter som numera bedrivs i bolag vissa finansiella befogenheter under år 2003. De bemyndiganden som avses är *dels* tecknande av underuthyrningsavtal avseende leasingkontrakt, *dels* placering av medel enligt gällande finanspolicy.

Utskottets ställningstagande

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag.

3.6 Banverkets produktionsverksamhet

Bakgrund

Banverket är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela järnvägstransportsystemet. Härutöver har Banverket förvaltande uppgifter som avser banhållning. Dessa innefattar planering och upphandling av drift och underhåll samt om- och nybyggnader av statens järnvägsanläggningar. Beställningarna görs internt, från de producerande enheterna, eller externt, från entreprenörer och konsulter. En tredje roll består i produktionsverksamhet, dvs. tillhandahållande av produktion och tjänster inom järnvägsområdet efter upphandling eller beställning.

Motionsförslag

För att tydliggöra Banverkets olika roller krävs en bolagisering av konkurrensutsatta verksamheter, anförs i motion 2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) (yrkande 9). En effektivisering och besparing kan uppnås genom att Banverkets hela produktion upphandlas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas uppfattning om vikten av rationaliseringar och effektiviseringar för att vidmakthålla och utveckla järnvägsnätet.

Genom ett beslut i Banverkets styrelse är delar av Banverket produktion konkurrensutsatta sedan den 1 juli 2001. Banverkets verksamhet bygger på en tydlig rollfördelning mellan förvaltande och producerande enheter. Verksamheten inom Banverket produktion är inriktad på drift och underhåll samt ny- och ombyggnad av spåranläggningar. Uppdragen härrör huvudsakligen från Banverkets banregioner, kommuner, hamnar, industrier och andra som äger järnvägsanläggningar.

Riksrevisionsverket (RRV) har genomfört vissa granskningar av Banverkets verksamhet. I sin revisionsrapport med anledning av Banverkets årsredovisning för år 2001 har RRV lämnat rekommendationer avseende beställar- respektive utförarorganisationen.

Enligt utskottets mening bör resultatet av denna nya inriktning utvärderas. Mot den bakgrunden bör konkurrensutsättning av återstående delar av verksamheten avvaktas. En bolagisering av verksamheten är inte aktuell, anser utskottet. Med det nu sagda avstyrks motionen i berörda delar.

3.7 Låneram avseende kapitaltillskott till Svedab

Bakgrund

Den s.k. Öresundsförbindelsen består av dels en kust-till-kust-förbindelse mellan Danmark och Sverige, dels väg- och järnvägsanslutningar på såväl den danska som den svenska sidan.

Beslutet om en fast förbindelse över Öresund fattades år 1991 på grundval av ett avtal mellan Sveriges och Danmarks regeringar. Avtalet godkändes av riksdagen i juni samma år. Samtidigt beslutade riksdagen om de ekonomiska åtaganden som förutsattes enligt avtalet (prop. 1990/91:158, bet. 1990/91:TU31, rskr. 1990/91:379). Enligt beslutet skulle Öresundsförbindelsen finansieras med avgifter från trafikanterna så att ingen belastning på statsbudgeten skulle uppstå. Vidare skulle anslutningarna på den svenska sidan finansieras med det överskott som Öresundsförbindelsen beräknades ge.

Med anledning av regeringsavtalet bildades två statligt ägda bolag. Det ena är svenskt, Svensk-Danska Broförbindelsen AB (Svedab), och det andra danskt, A/S Øresundsförbindelsen. Tillsammans bildade de Öresundsbrokonsortiet med uppgift att svara för planering, projektering, byggande, drift, underhåll och finansiering av kust-till-kust-förbindelsen. Efter det att Öresundsförbindelsen öppnades för trafik den 1 juli 2000 har konsortiet ändrat namn till Øresundsbro Konsortiet. Samtidigt har det koncentrerat sin verksamhet till drift, kundservice och marknadsföring.

I och med att Öresundsförbindelsen togs i drift påbörjades avskrivningen (värdeminskningen) av anläggningen, vilket har lett till ett negativt resultat i Svedabs ekonomi som inte kan täckas med bolagets eget kapital. Förhållandet med ett negativt kapital har, enligt vad som framgår av tidigare riksdagsbehandling, beräknats bestå under flera år. Utdelning från Øresundsbro Konsortiet till ägarbolaget Svedab beräknas att kunna utbetalas första gången år 2018. Kust-till-kust-förbindelsen av Öresundsförbindelsen bedöms vara återbetald på 30 år.

Regeringens förslag

I propositionen begärs att regeringen för år 2003 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret på 295 miljoner kronor för Vägverket och Banverket tillsammans, för att finansiera kapitaltillskottet till Svedab samt räntan för detta lån.

Tidigare behandling i riksdagen

När utskottet behandlade motsvarande förslag förra hösten (prop. 2001/02:1, bet. 2001/02:TU1, rskr. 2001/02:125) tillstyrktes förslaget om låneram om högst 310 miljoner kronor för kapitaltillskott till Svedab. Samtidigt erinrades om riksdagens beslut tidigare samma år om att utvecklingen kring Öresundsförbindelsens ekonomi noga skulle följas och redovisas för riksdagen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet godtar regeringens förslag om kapitaltillskott. Samtidigt erinrar utskottet – återigen – om riksdagens beslut om att utvecklingen kring Öresundsförbindelsen noga skall följas och redovisas för riksdagen.

3.8 Avgifter på Öresundsbron

Bakgrund

I det avtal med Danmark som riksdagen beslutade om år 1991 (bet. 1990/91:TU31 bil. 3 art. 15) fastställdes att kostnaderna för Öresundsförbindelsen i sin helhet skall täckas av konsortiet genom särskilda trafikantavgifter. Som en övergripande utgångspunkt gäller att Öresundsbron syftar till att skapa förbättrade trafikförbindelser mellan Sverige och Danmark och att därmed åstadkomma förutsättningar för ett förstärkt och utbyggt kulturellt och ekonomiskt samarbete samt för utvecklingen av en gemensam arbets- och bostadsmarknad i Öresundsregionen till gagn för båda stater. Tillkomsten av Öresundsbron syftar vidare till att främja en rationell och ändamålsenlig järnvägstrafik mellan länderna. Enligt avtalet gäller att trafikantavgifterna för Öresundsbron skall bestämmas självständigt av Öresundsbro Konsortiet.

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

Motionsförslag

Avgifter på Öresundsbron tas upp i motion 2002/03:T377 av Ulf Nilsson m.fl. (fp). Motionärerna anför att kostnaderna för pendlare måste vara så rimliga att även människor med lägre inkomster kan arbetspendla. Såväl bro- som färjeavgifter måste sänkas, heter det. Förhandlingar med danska staten måste inledas för att åstadkomma sänkta broavgifter.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att broavgifterna skall utformas med beaktande av de riktlinjer som gemensamt lagts fast av Danmark och Sverige. För en förändring av dessa grundläggande förutsättningar för prissättningen krävs ett nytt avtal med Danmark. Utskottet utgår från att Öresundsbro Konsortiet noga följer utvecklingen av trafiken och intäkterna av broavgifterna. Skulle det finnas skäl till förändringar är det konsortiet som har att ta initiativ till sådana.

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motionen, nämligen att det är angeläget att kollektivtrafiken över Öresundsbron kan utvecklas. Enligt gällande transportpolitiska principer är det inte statens uppgift att bestämma

biljettpriserna. När utskottet behandlade ett motsvarande motionsförslag förra hösten sade sig utskottet inte vara berett att föreslå något initiativ från riksdagens sida. Utskottet vidhåller denna ståndpunkt. Motion 2002/03:T377 (fp) avstyrks alltså i denna del.

4 Sjöfart

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet fyra regeringsförslag i budgetpropositionen för 2003 inom verksamhetsområdet Sjöfart. Regeringen föreslår

12. att riksdagen godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2003–2005 i enlighet med vad regeringen förordar,

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

14. att riksdagen bemyndigar regeringen att för 2003 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

15. att riksdagen godkänner vad regeringen förordar om Handelsflottans kultur- och fritidsråd.

Vidare behandlar utskottet följande 20 motioner:

- 2002/03:T212 av Annelie Enochson (kd),
- 2002/03:T231 yrkande 4 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m),
- 2002/03:T245 av Johan Linander (c),
- 2002/03:T247 av Lilian Virgin och Christer Engelhardt (båda s),
- 2002/03:T249 av Jeppe Johnsson och Sten Tolgfors (båda m),
- 2002/03:T264 av Cecilia Magnusson och Anita Sidén (båda m),
- 2002/03:T298 yrkandena 10, 21 och 22 av Lars Leijonborg m.fl. (fp),
- 2002/03:T319 av Mona Jönsson (mp),
- 2002/03:T321 yrkandena 14–18 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),
- 2002/03:T340 yrkande 4 av Peter Danielsson m.fl. (m),
- 2002/03:T357 av Annelie Enochson (kd),
- 2002/03:T365 av Åsa Torstensson (c),
- 2002/03:T400 av Erling Bager (fp),
- 2002/03:T402 av Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda s),
- 2002/03:T429 av Ronny Olander (s),
- 2002/03:T464 yrkandena 2–4, 7 och 10 av Johnny Gylling m.fl. (kd)
- 2002/03:T466 yrkande 21 av Sven Bergström m.fl. (c),
- 2002/03:T477 av Christin Nilsson m.fl. (s),
- 2002/03:T513 av Sylvia Lindgren (s),
- 2002/03:N340 yrkande 3 av Johan Linander och Lars-Ivar Ericson (båda c).

4.1 Ekonomiska mål och investeringsplan m.m. för Sjöfartsverket

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag till ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2003–2005. Målet för Sjöfartsverkets räntabilitet föreslås halveras från 7 % till 3,5 %. Utskottet förordar att regeringen ges bemyndiganden att fastställa utdelning och skattemotsvarighet samt finansiella befogenheter för Sjöfartsverket.

Regeringens förslag

Regeringen föreslår ekonomiska mål för Sjöfartsverket under perioden 2003–2005 enligt följande. Målet för räntabilitet är att resultatet efter skattemotsvarighet skall uppgå till 3,5 % av eget kapital. Sänkningen av dagens mål som uppgår till 7 % motiveras med att Sjöfartsverket för närvarande genomför en samhällsekonomiskt viktig investering i farlederna till/från Göteborg vilket innebär högre kostnader och sämre resultatutveckling för verket. 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 föreslås även för sättningsvis fastställas slutligt av regeringen i samband med bokslutet.

Enligt budgetpropositionen föreslås vidare att riksdagen godkänner Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2003–2005. Den innebär investeringar inom en ram som sammanlagt omfattar 468,8 miljoner kronor, varav 197 miljoner kronor avser investeringar i farleder till Göteborgs hamn under 2003.

Regeringen förordar också att Sjöfartsverket får bemyndigande att ta upp lång- och kortfristiga lån inom en total ram av 350 miljoner kronor. Verket bör också få sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingen erinran mot vad regeringen anför om ekonomiska mål och investeringsplan m.m. för Sjöfartsverket. Det innebär att riksdagen bör

- godkänna ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2003–2005 i enlighet med vad regeringen förordar,
- bemyndiga regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar,
- bemyndiga regeringen att för år 2003 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar.

4.2 Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF)

Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker vad regeringen anför om Handelsflottans kultur- och fritidsråd. Det innebär att 18,5 miljoner kronor av rådets verksamhet 2003 finansieras från farledsavgifterna och att långsiktiga utgångspunkter skall läggas fast för HKF:s verksamhet.

Regeringens förslag

Handelsflottans kultur- och fritidsråds (HKF) verksamhet finansieras genom dels en avräkning på Sjöfartsverkets farledsavgifter, dels egna avgiftsintäkter. Regeringen beräknar att för år 2003 skall 18,5 miljoner kronor av rådets totala kostnader finansieras genom avräkning av farledsavgifterna. Enligt rådet beräknas de egna avgiftsintäkterna uppgå till 4,9 miljoner kronor. Vidare anges att regeringen under år 2003 avser behandla en framställan från HKF med begäran om klarläggande av långsiktiga utgångspunkter för verksamheten.

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening är det angeläget att långsiktiga utgångspunkter för HKF:s verksamhet läggs fast vad avser fortsatt inriktning, omfattning och finansiering. Utskottet tillstyrker förslaget i propositionen om att riksdagen godkänner vad regeringen förordar om HKF.

4.3 Sjöfartsstöd och internationell sjöfartspolitik

Utskottets förslag i korthet

Utskottet konstaterar att en bred politisk samsyn har utvecklats när det gäller näringspolitiskt stöd till sjöfart. Det innebär att näringen skall ges likvärdiga konkurrensvillkor och att det långsiktiga målet är att särskilda statsstöd skall avvecklas. Med hänvisning till att regeringen inom EU förutsätts verka för en ordning som säkerställer största möjliga konkurrensneutralitet utan statliga subventioner avstyrks berörda motionsförslag.

Utvecklingen av konkurrens och sjöfartsstöd inom EU

Handelsflottorna inom EU har under de senaste årtiondena varit utsatta för en allt hårdare konkurrens från tredjelandsflottor och bekvämlighetsflaggat tonnage som opererat till betydligt lägre kostnader. Denna konkurrens har medfört att EU:s andel av tonnaget från år 1970 till i mitten av 1990-talet har minskat från 32 % till 14 %. Mot den bakgrunden har EG-kommissionen i

maj 1997 fastställt nya riktlinjer för statligt stöd till sjöfartsnäringen. Dessa innebär jämfört med dem som tidigare gällt betydligt utökade möjligheter till stöd. Dessutom har antalet stödformer ökat och blivit mer flexibla.

Som huvudregel gäller att statligt stöd endast får ges till fartyg som är registrerat i ett medlemslands skeppsregister. Som tak för statligt stöd gäller reduktion till noll av skatter och sociala avgifter för sjöfolk och av bolagskatt. Inom ramen för denna totala begränsning kan kostnader för sjömäns hemresor ersättas. Investeringsstöd i samband med fartygsanskaffning kan i viss utsträckning godtas. Stöd till utbildning och forskning kan godkännas under vissa förutsättningar. För att täcka förluster av statens uppställda servicekrav kan s.k. Public Service Obligations (PSO) medges. Företagsskatt kan ersättas med s.k. tonnageskatt. Denna tas ut som en fast skatt som är relaterad till fartygets storlek. För vinstgivande rederier innebär tonnageskatten att skatten reduceras avsevärt. I Europa tillämpas olika metoder för att behandla skatter och sociala avgifter för ombordanställda. För den anställde nettolön betalar rederiet inte in någon skatt. Detta kan också vara fallet vid bruttolönesystem om rederiets skatter och avgifter för ombordanställda budgetmässigt behandlas netto. Behandlas de däremot brutto betalas de först in till staten och återbetalas därefter till rederiet.

Motionsförslag

Elizabeth Nyström m.fl. (m) konstaterar i motion 2002/03:T321 att de gällande EU-reglerna tillkom för att europeiska redare skulle få rimliga konkurrensvillkor gentemot s.k. bekvämlighetsflaggat tonnage. Tanken var inte att unionens olika stater skulle skattebefria hela yrkesgrupper för att skapa konkurrensfördelar för den egna nationens företag. Risken är nu uppenbar att modellen för subvention av färjesjöfart blir allmän i Nordeuropa. Med stor sannolikhet uppstår därmed kompensationskrav från andra transportföretag som riskerar att transportbranschen i EU utvecklas till ett oöverskådligt subventionssystem. Regeringen bör därför verka för en ny sjöfartspolitik inom EU, en politik som utgår från Romfördragets portalparagraf, artikel 92, och som avvecklar de nationella stödprogrammen.

Lars Leijonborg m.fl. (fp) framhåller i motion 2002/03:T298 att den svenska sjöfarten under en rad av år har varit hotad av konkurrensen från andra länder. Under senare år har dock situationen förbättrats i och med att rederistödet försvunnit och ersatts med en s.k. nettolösning. Folkpartiet anser ändock att EU långsiktigt måste arbeta på att få bort alla särlösningar för branschen.

I motion 2002/03:T513 av Sylvia Lindgren (s) anförs att åtgärder bör vidtas mot fartyg som seglar under bekvämlighetsflagg i syfte att öka säkerheten för miljö och människoliv. Intentionerna bakom lex Britannia bör därför bevaras. Åtgärder bör vidare vidtas för att minska möjligheterna för fartyg under bekvämlighetsflagg att färdas över svenska farvatten och lägga till i svenska hamnar. Sverige bör även i alla relevanta internationella sammanhang verka för att få stopp på fenomenet med bekvämlighetsflagg.

Utskottets ställningstagande

Både regeringen och riksdagen har vid flera tillfällen uttalat att det är angeläget att slå vakt om svensk sjöfartsnäring och att denna näring måste ges likvärdiga konkurrensvillkor med våra närmaste konkurrentländer. I sammanhanget har även erinrats om den vikt som ett svenskt bibehållet sjöfartskunande har för centrala svenska områden som sjösäkerhet och miljöfrågor samt Sveriges möjligheter att även fortsättningsvis vara en pådrivande kraft i det internationella arbetet inom dessa områden. Sveriges geografiska belägenhet och vårt starka sjöfartsberoende när det gäller utrikeshandeln leder också till slutsatsen att en tillräcklig sjöfartskompetens har betydelse för en positiv utveckling av hela den svenska transportsektorn och strävan mot kombinerade transportlösningar med sjöfart som en viktig länk i transportkedjan.

Riksdagen har mot denna bakgrund med bred majoritet ställt sig bakom det nya sjöfartsstödet som började tillämpas den 1 oktober 2001. Stödet innebär ett nettostöd genom att arbetsgivaren krediteras ett belopp som motsvarar skatteavdrag och arbetsgivaravgifter och omfattar både lastfartyg och passagerarfartyg i internationell trafik. Det huvudsakliga motivet till att den nya stödformen infördes var att det skulle skapa förutsättningar för den svenska handelsflottan att konkurrera på likvärdiga villkor på sjöfartsmarknaden. Som redovisas i budgetpropositionen har därefter den svenska handelsflottans konkurrenskraft förbättrats, vilket resulterat i bl.a. en ökad inflaggning till det svenska sjöfartsregistret.

När det gäller de nu aktuella motionsförslagen om en avveckling av sjöfartsstöden inom EU vill utskottet erinra om att i propositionen som låg till grund för det nya sjöfartsstödet framhölls att diskussioner avsågs ta upp med i första hand de nordiska grannländerna och Tyskland för att undersöka möjligheterna att komma fram till en gemensam syn på behovet av näringspolitiskt stöd till europeisk färjesjöfart (prop. 2000/01:127). Utskottet biträdde denna uppfattning och framhöll i sitt av riksdagen godkända betänkande att den svenska hållningen borde vara att färjetrafik och övrig passagerartrafik som i huvudsak bedrivs i konkurrens med annan europeisk trafik inom EU/EES-området inte skall få statligt stöd (bet. 2001/02:TU3).

Utskottet står fast vid denna uppfattning och anser det angeläget att en gemensam syn utvecklas när det gäller näringspolitiskt stöd till sjöfart inom EU. I sammanhanget kan även nämnas att Godstransportdelegationen i sitt slutbetänkande har framhållit att det långsiktiga målet bör vara att genom internationellt arbete på många olika nivåer förändra villkoren för den internationella sjöfartsnäringen så att motiven för särskilda statsstöd till de nationella rederierna bortfaller och en sund konkurrenssituation kan uppnås utan sådana stöd (SOU 2001:61 s. 247).

Utskottet förutsätter mot denna bakgrund att regeringen inom EU aktivt verkar för en ordning som säkerställer största möjliga konkurrensneutralitet. Utgångspunkten bör vara att inom ramen för ett samlat europeiskt kostnadsansvar uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem utan behov av statliga

subventioner. Utskottet delar därmed den uppfattning som kommer till uttryck i nu aktuella motioner.

Såvitt gäller åtgärder för motverka bekvämlighetsflaggade fartyg och främja att fartyg återregistrerar sig inom gemenskapen vill utskottet därutöver betona vikten av att regelsystemet – syftande till bl.a. ökad sjösäkerhet och motverkande av social dumpning – är enhetligt och gällande för all sjöfart inom gemenskapen, oavsett i vilket land som fartyget är registrerat. Utskottet vill vidare när det gäller åtgärder för att minska möjligheterna för fartyg under bekvämlighetsflagg att färdas över svenska farvatten och lägga till i svenska hamnar hänvisa till att miljö- och jordbruksutskottet genom beslut den 28 november 2002 har berett trafikutskottet tillfälle att yttra sig om att klassificera Östersjön som särskilt skyddat havsområde. Med en sådan klassificering kan enligt utskottets mening ges ökade möjligheter att vidta angelägna åtgärder för att öka säkerheten för miljö och människor.

Med hänvisning till det anförda synes syftet med samtliga berörda motionsförslag bli tillgodosett utan att riksdagen tar något initiativ i ärendet. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2002/03:T298 (fp) yrkande 21, 2002/03:T321 (m) yrkande 14 och 2002/03:T513 (s).

4.4 Handelssjöfartens kostnadsansvar

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att kostnadsansvarets utformning har stor betydelse för utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem där sjöfartens samhällsekonomiska fördelar kan tas till vara. Med hänvisning till pågående utredningsarbete om sjöfartens avgiftssystem avstyrks samtliga motionsförslag. *Jämför reservation 6 (m, fp, kd).*

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 Sjöfartsverket svarar för. Verksamheten omfattas av handelssjöfartens kostnadsansvar genom avgifter som läggs på denna sjöfart. Sedan den 1 januari 1998 tillämpas ett nytt system för sjöfartsavgifter som innebär att fyravgiften och farledsvaravgiften har slagits samman till *en* avgift benämnd farledsavgift. Lotsavgiften har betraktats, till skillnad från fyravgiften och farledsvaravgiften, som en betalning för en individuellt utpekad tjänst i form av lotsning. Lotsavgiften ingår därför inte i den mer generella farledsavgiften, och dess konstruktion kvarstår oförändrad i det nya systemet. Farledsavgiften och lotsavgiften kallas tillsammans de allmänna sjöfartsavgifterna. Den nya ordningen har följande huvudsakliga innebörd.

- Inrikes sjötransporter, som enligt den gamla ordningen var undantagna från fyravgift och farledsvaruavgift, 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 farledsvaruavgift, har belagts med farledsavgift.
- Farledsavgiften har miljödifferentialiserats.

Sjötransporter inom Vänerområdet – varmed avses sträckan från Göteborgsområdet 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.

Motionsförslag

I motion 2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) begärs en utredning om kostnadsansvaret för och behovet av isbrytarflottan. Kostnadsansvaret bör enligt motionärerna inte vila på handelssjöfarten utan ingå i statens generella regionalpolitiska åtagande. Motionärerna framhåller vidare att en fortsatt rationalisering inom Sjöfartsverket är angelägen. Därigenom minskar behovet av medel under ett anslag för fritidsbåtsändamål som handelssjöfarten genom onödigt höga sjöfartavgifter orättmätigt tvingas bidra till. 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.

Jeppe Johnsson och Sten Tolgfors (båda m) uppmärksammar i motion 2002/03:T249 att gällande system för finansiering av isbrytningen innebär att kostnaderna till stor del bärs av väst- och sydkusthamnar. Denna kostnadsbelastning i kombination med den i Sverige höga avgiftsbelastningen på sjöfarten leder till en försämrat konkurrenssituation gentemot utländska hamnar. Motionärerna anser därför att det är rimligt att betydande delar av kostnaderna för isbrytningen överförs från dagens avgiftsfinansiering till skattefinansiering.

Enligt Cecilia Magnusson och Anita Sidén (båda m) i motion 2002/03:T264 bör ett nytt system för farledsavgifter utarbetas som bygger på att

- användaren skall betala för de resurser som tas i anspråk samt att samhällsekonomisk marginalkostnad används som beräkningsgrund,
- det skall vara enkelt och transparent,
- det skall vara tillväxtbefrämjande för svensk handel och industri,
- det skall vara rättvist och konkurrensneutralt,
- det skall ge kraftfulla incitament till miljö- och teknikbefrämjande åtgärder från trafikanternas sida.

Erling Bager (fp) konstaterar i motion 2002/03:T400 att i dag betalar sjöfarten på svenska hamnar höga avgifter jämfört med andra EU-länder. Motsvarande

kostnadsuttag är otänkbara i andra EU-länder och inte heller i linje med EU:s vitbok om effektiva och rättvisa trafikavgifter. För att behålla den internationella sjöfarten på svenska hamnar bör därför sjöfartsavgifterna EU-anpassas.

Peter Danielsson m.fl. (m) framhåller i motion 2002/03:T340 att sjöfartens avgifter skall vara konkurrensneutrala jämfört med andra transportslag. Enligt motionärerna är det inte rimligt att staten genom en snedvriden avgiftspolitik ger sjöfarten i Öresund samt i södra Östersjön sämre konkurrensförutsättningar än andra transportslag, speciellt som sjöfarten får anses vara minst miljöstörande med hänsyn till fraktad godsmängd.

I motion 2002/03:T464 av Johnny Gylling m.fl. (kd) begärs en översyn av dagens avgiftssystem i syfte att skapa ett mer konkurrensneutralt förhållande mellan båt, bil och järnväg. Det är viktigt att de olika transportslagens avgifter upplevs som rättvisa och att de betalar för sina miljökostnader och den infrastruktur som krävs. Enligt motionärerna bör regeringen pröva att finansiera isbrytningen med hjälp av EU-medel. I kd-motionen framhålls vidare att Sjöfartsverkets investeringar i farleder finansieras genom höjda sjöfartsavgifter och att det ytterst innebär att exportindustrin får betala högre frakter. En sådan ordning är inte rimlig, hävdas det, och regeringen bör därför återkomma med förslag om hur sjöfartens investeringsbehov kan finansieras på samma sätt som övrig infrastruktur.

Motsvarande uppfattning redovisar Annelie Enochson (kd) i motion 2002/03:T357 som framhåller att det svenska avgiftssystemet för godstransporter inte är trafikslagsneutralt genom att avgifterna inte står i relation till respektive trafikslags kostnader. Det är vidare inte rimligt att sjöfarten betalar kostnader som inte är sjöfartsrelaterade. Sjöfartens avgifter bör därför omgående sänkas så att dels svenska hamnar får möjlighet att konkurrera på lika villkor med andra länders hamnar, dels sjöfarten får konkurrensneutralitet gentemot andra transportslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas uppfattning om kostnadsansvarets betydelse för sjöfartens fortsatta utveckling. Enligt gällande transportpolitiska principer har också rättvisa konkurrensvillkor tillmätts en stor betydelse för utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem. Europeiska kommissionen har vidare presenterat en vitbok om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden. Där behandlas bl.a. principerna för avgiftssättning av transportinfrastrukturen samt vikten av att förbättra förutsättningarna för sjöfarten i Europa och åstadkomma ett hållbart transportsystem.

Mot denna bakgrund och med anledning av motsvarande motionsförslag hösten 2001 har riksdagen som sin mening gett regeringen till känna att en översyn av farledsavgifterna snarast bör genomföras i syfte att skapa ett avgiftssystem som ger ett konkurrensneutralt förhållande mellan transportslagen och som motsvarar de marginalkostnadsprinciper som redovisas i EU:s vitbok. Av årets budgetproposition framgår att den begärda översynen har inletts

inom Regeringskansliet. Översynen av sjöfartsavgifter inbegriper såväl farledsavgifter som lotsavgifter. En ambition är att avgiftssystemets miljöstyrande effekt skall förbättras. En redovisning om sjöfartsavgifter planeras under våren 2003. I sammanhanget kan vidare nämnas att enligt den överenskommelse som nyligen träffats om Vänersjöfarten, som utskottet återkommer till senare, ingår som en avtalspunkt tillsättandet av en parlamentarisk utredning om prissättningen på utnyttjandet av infrastrukturen i syfte att uppnå konkurrensneutralitet mellan transportslagen.

Med hänvisning till det anförda är utskottet inte berett att nu förorda någon riksdagens åtgärd. Resultatet av regeringens översyn av sjöfartsavgifterna bör enligt utskottets mening avvaktas. Motionerna avstyrks följaktligen.

4.5 Vänersjöfart samt övrig insjö- och kustsjöfart

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att Vänersjöfarten är värdefull och välkomnar den överenskommelse som nyligen träffats om långtgående insatser i syfte att öka effektiviteten och sänka kostnaderna för Vänersjöfarten. Enligt utskottets mening bör överenskommelsen kunna tjäna som en grund för fortsatta insatser för att främja övrig insjö- och kustsjöfart. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund samtliga aktuella motionsförslag. *Jämför reservation 7 (m, fp, kd, c).*

Motionsförslag

Vänersjöfart och övrig inrikes sjöfart behandlas i följande fyra motioner. Genomgående i alla dessa motioner framhålls att transporter på Vänern eller Mälaren eller längs kusterna innebär fördelar från miljö-, trafiksäkerhets- och energieffektivitetssynpunkt i förhållande till väg- och järnvägstransporter och att dessa fördelar motiverar insatser från bl.a. statens sida. I flera motioner betonas också att det faktum att man inom EU satsar på de inre vattenvägarna. Lars Leijonborg m.fl. (fp) framhåller i motion 2002/03:T298 att sjöfart är, speciellt för bulktransporter, en miljömässigt och ekonomiskt effektiv transportform. Detta gäller särskilt inlandshamnar framför allt i Vänern och Mälaren där sjötransporter utgör ett attraktivt och säkert transportalternativ. Som exempel nämns att ett tankfartyg som går upp i Vänern via Göta kanal kan motsvara ca 40–45 tankbilar på väg. Regeringen bör därför hitta ett system så att insjö- och kustsjöfarten kan öka och därmed tryggas.

Sven Bergström m.fl. (c) understryker i motion 2002/03:T466 vikten av att goda villkor erbjuds för Väner- och Mälarsjöfarten. Centerpartiet välkomnar därför den nyligen träffade överenskommelsen mellan berörda kommuner och staten beträffande Vänersjöfarten. Enligt motionärerna bör en parlamentarisk utredning omedelbart tillsättas som påbörjar kartläggningen av rådande för-

hållanden och utifrån den föreslår åtgärder. Bättre sjöfartsvillkor är av stor vikt för såväl näringslivet som miljön.

Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda s) betonar i motion 2002/03:T402 att arbetet med att förbättra Vänersjöfartens förutsättningar brådskar. Det finns därför ingen tid för utdragna diskussioner. Ju förr åtgärder kan sättas in desto bättre.

Johnny Gylling m.fl. (kd) efterlyser i motion 2002/03:T464 ett handlingsprogram för kustsjöfarten. Enligt motionärerna finns det stora förutsättningar för att öka närsjöfarten. EU:s transportministrar har sagt sig vilja utveckla kustsjöfarten. Detta är positivt för transportererna och Sverige med sin långa kust och sina långa vattendrag som skulle tjäna på att kustsjöfarten fick en renässans. Regeringen bör mot denna bakgrund snarast redovisa ett handlingsprogram för att förbättra villkoren för kustsjöfarten.

Utskottets ställningstagande

I sitt av riksdagen godkända betänkande 2000/01:TU1 framhöll utskottet att Vänersjöfarten kan bidra till att uppnå de transportpolitiska målen enligt 1998 års riksdagsbeslut om ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet, en säker trafik, en god miljö och en positiv regional utveckling. Utskottet vidhåller den uppfattningen och är alltjämt övertygat om 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 på sikt innebära faror för sjöfartens fortbestånd i de nämnda vattenområdena. I det nämnda betänkandet betonade utskottet också vikten av att frågan om Vänersjöfarten – och om sjötransporterna på Mälaren och utmed våra kuster – får en skyndsam lösning.

Utskottet välkomnar mot denna bakgrund att regeringen har tillsatt en särskild förhandlingsman för Vänersjöfarten som i september 2002 träffat en överenskommelse om åtgärder för Vänersjöfarten. Överenskommelsen har träffats mellan staten genom dess förhandlingsman och Gullspångs, Karlstads, Kristinehamns, Lidköpings, Mariestads, Vänersborgs och Åmåls respektive kommun, Göteborgs Hamn AB, Vänerhamn AB, Regionstyrelsen i Värmland, Regionstyrelsen i Västra Götaland, Vänerns Seglationsstyrelse, Sjöfartsverket, Erik Thun Rederi AB, Ahlmark Rederi AB och Sjöfartsverket. Överenskommelsen innebär att samtliga berörda parter gjort långtgående åtaganden för att främja Vänersjöfartens utveckling. Det innebär bl.a. att hamnavgifterna sänks, att Vänerns seglationsstyrelse inlemmas i Sjöfartsverket, att möjligheterna till lotsdispens vidgas, att avgiften för passage genom Göteborgs hamn tas bort, att konkurrensneutralitet skall uppnås gentemot övriga transportslag samt att ett näringslivsråd inrättas för Vänerregionen.

Utskottet anser att Vänersjöfarten är värdefull för Vänerregionen och att den träffade överenskommelsen ger möjligheter att trygga och utveckla Vänersjöfarten. Överenskommelsen visar att undertecknade parter är beredda till

långtgående insatser för Vänersjöfartens utveckling i syfte att öka effektiviteten och att sänka kostnaderna för Vänersjöfarten. Utskottet förutsätter att överenskommelsen kommer att följas upp och att regeringen för riksdagen redovisar vilka effekter som har uppnåtts.

Enligt utskottets mening är det angeläget att motsvarande samsyn och kraftfulla insatser kan göras för övrig insjö- och kustsjöfart. Utskottet förutsätter att berörda parter aktivt verkar för att, i enlighet med de transportpolitiska målen, utveckla en effektiv och hållbar strategi för sjöfarten. I avvaktan på att så sker anser utskottet att de nu aktuella motionsyrkandena inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd. Motionerna 2002/03:T298 (fp) 2002/03:T402 (s), 2002/03:T464 (kd) och 2002/03:T466 (c) avstyrks följaktligen. Syftet med motionsyrkandena förutsätts dock till väsentlig del komma att tillgodoses.

4.6 Hamnfrågor

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att hamnarna har en central funktion för utvecklingen av ett hållbart och effektivt transportsystem. Med hänvisning till pågående utredningsarbete och EU-behandling av direktiv om hamnverksamhet avstyrker utskottet yrkanden i m- och fp-motioner om avreglering och privatisering av hamnar. *Jämför reservation 8 (m, fp).*

Motionsförslag

Elizabeth Nyström m.fl. (m) framhåller i motion 2002/03:T321 att hamnar och andra godsterminaler skall finnas där behovet finns och att marknaden bäst avgör detta utan statlig inblandning. Hamnverksamheten bör därför avregleras och privatiseras. Vidare framhålls att kommunala hamnkostnader drabbar sjötrafiken ensidigt och att det gällande stuverimonopolet har förhindrat, eller i varje fall försvårat, införande av ny teknik, t.ex. självlossande båtar.

Det s.k. stuverimonopolet uppmärksammas även av Marietta de Pourbaix-Lundin i motion 2002/03:T231. Motionären anför att transportkostnaderna i Gotlandstrafiken kan sänkas om åkeriföretagen själva kan köra lastfordon ombord respektive i land från färjorna.

Lars Leijonborg m.fl. (fp) understyrker i motion 2002/03:T298 vikten av att konkurrenssituationen i hamnarna förbättras. EU har ställt sig bakom en hel rad förslag som skulle förbättra konkurrensen i hamnarna. Denna politik måste enligt motionärerna också bli verklighet i Sverige.

Johan Linander och Lars-Ivar Ericson (båda c) föreslår i motion 2002/03:N340 att Ystads hamn klassificeras som hamn av riksintresse.

Christin Nilsson m.fl. (s) framhåller i motion 2002/03:T477 att hamnarna bör samordna sin verksamhet. För att få en bättre samordning mellan trans-

portslagen är det enligt motionärerna lämpligt att Godstransportdelegationen finner vägar för att öka den godsmängd som transporteras till sjöss.

Utskottets ställningstagande

När det gäller *konkurrenssituationen i hamnar* vill utskottet inledningsvis klargöra att den transportpolitiska utvecklingen alltmer går i riktning mot att bygga upp transportkedjor där varje trafikslags fördelar tas till vara för att utveckla effektiva och hållbara transportsystem. Enligt utskottets mening innebär detta att hamnarna är av stor betydelse för den framtida utvecklingen. Eftersom ca 90 % av all export och import räknat i godsvolym utförs av sjöfarten har hamnarna en central funktion för godstransportsystemet och därmed för tillväxten i landet.

Denna syn på hamnarnas betydelse avspeglas i regeringens direktiv (Dir. 2002:98) till den nya Godstransportdelegation som tillsatts tidigare i år för att lägga fram ett heltäckande förslag till hur staten kan stimulera mer samhällsekonomiskt effektiva godstransporter där man särskilt uppmärksammat terminaler och hamnar. Enligt direktiven skall särskilt behovet av omlastningsmöjligheter vid strategiska knutpunkter kartläggas liksom fördelningen av ansvaret för att sådana anläggningar, i första hand terminaler, finns varaktigt tillgängliga och kan utvecklas. Med terminaler avses såväl landbaserade anordningar som hamnar. Delegationen skall belysa hur ansvaret för terminalerna bör fördelas och vilka principer för avgiftssättning, konkurrens osv. som bör råda för att främja samverkan mellan trafikslagen. Vid bedömningen av vad som är en miljömässigt önskvärd utveckling skall delegationen utgå från de miljömål som fastställts av riksdagen (prop. 2000/01:130, bet. 2001/02:MJU3, rskr. 2001/02:36).

I direktiven anges också att det pågående arbetet i EU med förslagen till regler om järnvägs- och hamnfrågor kan komma att förändra förutsättningarna för de frågekomplex som rör terminaler. Sverige bör skaffa sig underlag för överväganden om hur resultatet av detta EU-arbete bäst kan omsättas i svensk lagstiftning. Delegationen skall därför lämna förslag till hur kommande EU-regler som avser terminaler bör genomföras i svensk lagstiftning.

Det som här avses är bl.a. det förslag till direktiv som kommissionen i februari 2001 presenterat om marknadstillträde för hamntjänster. Förslaget innebär att procedurregler införs i syfte att garantera att alla tjänsteleverantörer får samma möjlighet att komma in på marknaden för hamntjänster. De hamntjänster som omfattas av direktivet är dels teknisk-nautiska tjänster såsom lotsning, bogsering och förtöjning, dels lasthanteringstjänster såsom stuveriarbete och andra typer av transporter inom terminalen, lagring, lastkonsolidering (samlastning) samt passagerartjänster såsom ombord- och landstigning.

Direktivet är tillämpligt på alla kusthamnar och kusthamnssystem som är belägna inom en medlemsstats territorium och öppna för allmän kommersiell sjöfart, förutsatt att hamnens årliga trafikvolym under de senaste tre åren inte underskridit 3 miljoner ton eller 500 000 passagerare. Direktivet behandlas för närvarande av EU-parlamentet i sin andra läsning. Resulterar behandling-

en i rådet och Europaparlamentet i att lagförslaget antas kan direktivet komma att träda i kraft år 2005. Med hänvisning till den pågående behandlingen av EG-direktivet och Godstransportdelegationens uppgifter anser utskottet att motionerna 2002/03:T231 (m) yrkande 4, 2002/03:T298 (fp) och 2002/03:T321 (m) inte bör föranleda riksdagen någon åtgärd.

Utskottet övergår därmed till motion 2002/03:T477 (s) och de frågor som där tas upp om *samordning av hamnverksamhet m.m.* Enligt utskottets mening är det viktigt att ta till vara eventuella samordningsmöjligheter för att öka effektiviteten. En utgångspunkt för den pågående planeringen av trafikens infrastruktur är också att söka beakta möjligheterna att bygga upp ett väl samordnat transportsystem. Enligt riksdagens beslut med anledning av infrastrukturpropositionen är det angeläget att landanslutningarna till nationellt viktiga hamnar beaktas i infrastrukturplaneringen. Med de direktiv som utfärdats för den nya Godstransportdelegationens arbete ges även goda förutsättningar för att motionärernas önskemål tillgodoses.

När det slutligen gäller motion 2002/03:N340 (c) om Ystads hamn vill utskottet framhålla att EU har beslutat att hamnar med en godsomsättning om minst 1,5 miljoner ton eller minst 200 000 resande skall ingå i TEN-T-nätet som kategori A-hamnar (Transeuropean Network – Transport). Sjöfartsverket har med utgångspunkt från hamnstatistiken mot denna bakgrund angett att 22 svenska hamnar, varav 17 godshamnar, uppfyller dessa villkor. Bland dessa ingår Ystads hamn. Enligt Sjöfartsverket är det rimligt att dessa hamnar även skall vara av nationellt svenskt transportpolitiskt intresse och förklaras som riksintresse.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet samtliga motionsförslag.

4.7 Fritidsbåtsregister

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen avslår två motionsyrkanden om ett återinförande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister. Utskottet hänvisar till regeringens uttalanden om att ett befintligt frivilligt register bör ligga till grund för ett allmänt register samt om att en särskild utredare bör belysa möjligheterna att införa en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar och hur ett allmänt fritidsbåtsregister bör vara utformat. *Jämför reservationerna 9 och 10 (m, fp, kd) resp. (v, mp).*

Motionsförslag

I motion 2002/03:T319 av Mona Jönsson (mp) föreslås att ett obligatoriskt register för fritidsbåtar över 7 meter och/eller med motor på 14 hästkrafter kan vara en vettig gräns för registreringen. Det viktiga är att få en klar och tydlig siffer- och bokstavsmarkering på skroven så att sjöräddning, kustbevakning och hamnansvariga snabbt kan identifiera ägaren. Det kan handla om att rädda liv men också om att få tag i miljömarodörer, båtjuvar och andra olämpliga båtförare. Behovet har sedan länge varit akut. Problemen med ett införande, om avgifter o.dyl., är bagatellartade i jämförelse med de fördelar systemet ger. Detta kan givetvis också kombineras med en ansvarsförsäkring, obligatorisk eller frivillig.

Ronny Olander (s) framhåller i motion 2002/03:T429 att utvecklingen av båtlivet i landet entydigt pekar på behovet av en obligatorisk ansvarsförsäkring för båtar som omfattar personsador och saksador som orsakas på annans egendom. Kravet på obligatorisk ansvarsförsäkring för båtar har väckts i riksdagen vid ett flertal tillfällen under 1990-talet, men hittills har det inte resulterat i lagstiftning. Regeringen aviserade redan 1999 om en särskild utredare som skulle få till uppgift att utreda frågan om obligatorisk ansvarsförsäkring. Drygt två år senare återkommer att frågan måste utredas, men hittills har enligt uppgift någon sådan utredning inte tillsatts och några direktiv inte utfärdats.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill med anledning av de båda motionsyrkandena erinra om att regeringen i årets budgetproposition framhåller att

frågorna om registrering av fritidsbåtar och om obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar behandlades senast i budgetpropositionen för 2002. Regeringen uttalade bl.a. att en särskild utredare skulle ges i uppdrag att utreda de närmare förutsättningarna för en obligatorisk ansvarsförsäkring och hur ett allmänt fritidsbåtsregister bör vara utformat. Efter kompletterande beredning i Regeringskansliet avser regeringen nu att fullfölja den sedan tidigare aviserade utredningen. En särskild utre-

dare kommer därför under hösten 2002 att ges i uppdrag att utreda hur ett allmänt register för fritidsbåtar bör vara utformat. Regeringen kvarstår vid sin uppfattning att ett sådant register bör byggas vidare på det frivilliga register som i dag administreras av Stöldskyddsföreningen. Utredaren skall vidare ges i uppdrag att bl.a. utreda de närmare förutsättningarna för en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar. Utredningstiden beräknas till 18 månader.

Utskottet anser att resultatet av det aviserade utredningsarbetet bör avvaktas och är inte berett att föreslå någon riksdagens åtgärd med anledning av de motionsyrkanden som nu är i fråga. Motionerna 2002/03:T319 (mp) och 2002/03:T429 (s) avstyrks följaktligen.

4.8 Forskning inom sjöfartsområdet

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att forskningen inom sjöfartsområdet är betydelsefull för att främja en utveckling mot effektiva och hållbara transporter. Med hänvisning till gällande ansvarsförhållanden och pågående beredningsarbete avstyrks ett motionsförslag om riktlinjer för medelstillelningen inom området.

Motionsförslag

I motion 2002/03:T464 av Johnny Gylling m.fl. (kd) framhålls att behovet av forskning på det marina området är stort vad gäller logistik, miljö och säkerhet. Regeringen bör därför se till, betonar motionärerna, att forskningen på dessa områden får sin rättmätiga del av de transportforskningsmedel som avsätts i budgeten.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas uppfattning om att forskningen inom sjöfartsområdet är viktig för att främja effektiva och hållbara transporter. Med tanke på Sveriges läge med relativt långa avstånd både från de stora marknaderna och inom landet är forskning och utveckling inom transportsektorn av stor betydelse. Ökad kunskap om hinder och möjligheter är enligt utskottets mening en viktig förutsättning för utveckling av konkurrenskraftiga transportsystem, inte minst inom sjöfarten.

Bland pågående större forskningsinsatser inom sjöfartsområdet kan nämnas att Verket för innovationssystem (Vinnova) för närvarande genomför ett särskilt program om sjösäkerhet som förväntas bidra till

– en ökad sjösäkerhet genom att främja utvecklingen av implementerbara system inom områdena ”fartyget som livbåt”, evakuering och räddningsbåtar,

- en aktiv samverkan mellan sjöfartsbranschens aktörer som ökar förutsättningarna för att resultat och kunskap implementeras och ger mätbara effekter i form av ökad säkerhet och hållbar tillväxt,
- att etablera nya nätverk mellan företag, forskare och andra offentliga aktörer i syfte att stimulera utvecklingen av innovationssystem,
- att industrins och företagens tvärdisciplinära frågeställningar i högre grad bearbetas inom högskola/universitet.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att Godstransportdelegationen i sitt arbete har funnit att behovet av forskning inom områdena miljö/teknik, logistik/IT samt marginalkostnadsprissättning av godstransporter är av särskild betydelse för att skapa ett effektivt och hållbart godstransportsystem (SOU 2001:61). Delegationen har även uppmärksammat behovet av forskning om bl.a. effektiva transportlösningar som innebär att högvärdigt gods i ökad utsträckning kan transporteras delvis på järnväg eller i kustsjöfart. Utskottet vill även erinra om att i direktiven till den nya delegation som regeringen tillkallat för godstransporter ingår att lägga fram förslag till områden för forskningen som är relevanta för godstransportsystemet.

I sammanhanget kan även nämnas att Vinnova på regeringens uppdrag i oktober 2002 har presenterat en analys av hur ansvar och verksamhet för de tidigare forskningsmyndigheterna, såsom bl.a. Kommunikationsforskningsberedningen, har förändrats. Enligt utskottets mening är det angeläget att regeringen för riksdagen redovisar sin bedömning av hur transportforskningens förutsättningar har utvecklats och sina eventuella ställningstaganden för att trygga att transportforskningens roll som ett viktigt transportpolitiskt medel för effektiva och hållbara transporter kan tillgodoses.

Med det anförda finner utskottet goda förutsättningar föreligga för att syftet med motionsyrkandet skall kunna tillgodoses. Detta kan därför lämnas utan åtgärd och avstyrks följaktligen.

4.9 Sjösäkerhetsbyrån (EMSA)

Utskottets förslag i korthet

Utskottet förutsätter att regeringen aktivt verkar för att tillvarata svenska intressen och avstyrker därför ett motionsförslag om lokalisering av den europeiska sjösäkerhetsbyrån.

Motionsförslag

Annelie Enochson (kd) framhåller i motion 2002/03:T212 att den europeiska sjösäkerhetsbyrån, European Maritime Safety Agency (EMSA), har inrättats men att det ännu inte är bestämt var den skall placeras. Det innebär att byrån tills vidare placeras i Bryssel i avvaktan på att Europeiska rådet avgör slutlig lokalisering. Enligt motionären vore det en stor styrka att få denna byrå

lokaliserad till Sverige och till Göteborg. Lokaliseringen skulle bl.a. kraftfullt bidra till att förstärka den internationella sjösäkerheten och en långsiktig hållbar utveckling på miljöområdet. Lokaliseringen av EMSA till Göteborg kan därmed blir ytterligare ett sätt för Sverige att understödja det viktiga arbete som utförs på det internationella sjösäkerhetsområdet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vitsordar gärna Göteborgs många förtjänster som lokaliseringsort. Som framhålls i motionen utgör Göteborg ett ledande transportcentrum, inte minst på sjöfartsområdet. Samtidigt finns det även andra orter i landet som kan erbjuda en intressant miljö för en ny europeisk sjöfartsmyndighet.

Enligt utskottets mening bör det inte ankomma på riksdagen att i detta sammanhang uttrycka någon uppfattning om lämpliga lokaliseringsorter för olika EU-institutioner. Utskottet förutsätter att regeringen i aktuella sammanhang aktivt verkar för att tillvarata svenska intressen och därvid samråder med riksdagen. Utskottet avstyrker därför motion 2002/03:T212 (kd).

4.10 Samlokalisering av sjöräddning och kustradio

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till pågående beredningsarbete och rådande ansvarsförhållanden avstyrks ett motionsförslag om samlokalisering på Gotland av sjöräddning och kustradio.

Motionsförslag

Lilian Virgin och Christer Engelhardt (s) framhåller i motion 2002/03:T247 att Östersjön utgör ett inlandhav inom EU och att Gotland ligger mitt i Östersjön. Gotland utgör därför en lämplig plats för en samlokaliserad sjöräddning och kustradio. En samlokaliserad central på Gotland kan bli en sjösäkerhetscentral för hela landet för både sjöräddning och rapportering och övervakning.

Utskottets ställningstagande

Sjöfartsverket är den myndighet som enligt räddningstjänstlagen är ansvarig för sjöräddningen. Målsättningen för sjöräddningen är att efterforskning och räddning av människor i sjönöd samt sjuktransporter från fartyg skall kunna utföras

- dygnet runt,
- inom de vattenområden som räddningstjänstlagen och internationella överenskommelser anger,
- så att ett fartyg, efter det att larmet nått sjöräddningscentral, når olycksplatsen inom tre timmar på svenskt territorialhav och inom sex timmar på

internationellt vatten som ingår i överenskommen svensk sjöräddningsregion.

Sjöräddningens organisation och metodik är upplagd och utförs i enlighet med en gemensamt antagen internationell rekommendation för sjö- och flygräddningen. Sveriges sjöräddningscentral är belägen i Göteborg och är samlokaliserad med flygräddningscentralen, Kustbevakningens regionledning samt Försvarmaktens sjöbevakningscentral. Dessutom finns en sjöräddningsundercentral i Stockholm.

Utskottet delar motionärernas uppfattning om Gotlands unika förtjänster med dess geografiska placering centralt i Östersjön i en region som förväntas få en ökad betydelse i framtiden med ett utvidgat EU. Enligt utskottets mening är det också viktigt att ta till vara samordningsmöjligheter av olika samhällsresurser. Det gäller särskilt i regioner där strukturförändringar med bl.a. försvarsneddragningar ställer krav på insatser för att trygga sysselsättning och välfärd. Östersjön är också ett miljömässigt känsligt sjöområde där särskild hänsyn måste tas. Mot bl.a. denna bakgrund har på regeringens uppdrag Länsstyrelsen på Gotland, Rikspolisstyrelsen, Försvarmakten, Tullverket och Sjöfartsverket under år 2001 redovisat ett uppdrag om samordningsmöjligheter av resurser på Gotland. Vidare kan nämnas möjligheten till en utveckling av kustradions verksamhet med delar för övervakning av fartygsrörelser runt den svenska kusten där transponder teknologin enligt det s.k. AIS-systemet utnyttjas.

Utskottet förutsätter att ett aktivt beredningsarbete görs i syfte att ta till vara eventuella samordnings- och utvecklingsmöjligheter på Gotland. Utskottet utgår vidare från att Sjöfartsverket som ansvarig myndighet är väl skickad att bedöma lokaliseringsfrågor och därvid beakta eventuella samordningsvinster. Med hänvisning till det anförda avstyrks motion 2002/03:T247 (s).

4.11 Bevarande av fyrar

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till gällande ansvarsförhållanden och pågående beredningsarbete avstyrks ett motionsförslag om åtgärder för att bevara fyrar med kulturellt värde.

Motionsförslag

Enligt motion 2002/03:T365 av Åsa Torstensson (c) ser för närvarande Sjöfartsverket över de fyrar man ansvarar för i syfte att slippa underhålla fyrar som inte har en säkerhetsmässig betydelse. Av de 1 100 fyrar som verket ansvarar för anges att ca 150 fyrar kan bli aktuella att överföra till annan huvudman. Enligt motionären är det viktigt att fyrar som representerar en viktig och intressant skärgårdshistoria hanteras med ett samlat ansvar där stor öppenhet ges för lokala och regionala lösningar. Sjöfartsverket bör därför ges

i uppdrag att lämna ett förslag om hur fyrar med kulturellt värde men utan säkerhetsmässig betydelse bör underhållas och ägas.

Utskottets ställningstagande

Fyrar har alltsedan antikens dagar spelat en avgörande roll för sjöfart och handel. Den fyrtekniska utvecklingen och förbättrade navigationshjälpmedel, till exempel genom satellitnavigering, innebär dock att fyrar inte längre behövs i samma utsträckning. Riksantikvarieämbetet och Sjöfartsverket har mot denna bakgrund drivit det gemensamma projektet "Det svenska fyrväsendet" under år 1999. Projektet har haft som målsättning att klarlägga dagens situation, uppmärksamma fyrarnas bebyggelsehistoriska kvaliteter samt att diskutera hot och möjligheter kring dem. Projektet har finansierats gemensamt av Riksantikvarieämbetet och Sjöfartsverket. Arbetet finns publicerat i en rapport "Sveriges fyrplatser – En bebyggelsehistorisk dokumentation av f.d. bemannade fyrplatser anlagda under Lotsverkets tid". Riksantikvarieämbetet och Sjöfartsverket har därefter arbetat med att ta fram ett handlingsprogram för nationellt bevarandevärda svenska fyrplatser. Sjöfartsverket och Statens fastighetsverk har vidare nyligen inventerat alla svenska f.d. bemannade fyrplatser.

Riksantikvarieämbetet är central förvaltningsmyndighet för frågor om kulturarvet och kulturmiljön, inklusive fyrarna. Regeringen fattar beslut om byggnadsminnen efter förslag av Riksantikvarieämbetet. I Sverige finns för närvarande ett trettiotal fyrar som är statliga byggnadsminnen. Utöver dessa finns ett antal fyrar som är skyddade som byggnadsminnen, men som är i enskild ägo. Enligt vad utskottet erfarit bereder för närvarande Riksantikvarieämbetet frågan om att klassificera ett flertal ytterligare fyrar som statliga byggnadsminnen. Ämbetet avser lämna en framställning om detta till regeringen under våren 2003.

Utskottet ser det som naturligt att den tekniska utvecklingen med att ett större antal fyrar inte längre behövs för sjöfarten innebär att frågor om fyrar och deras framtida drift och vård måste prövas. Utskottet förutsätter att denna prövning sker i former som tillgodoser motionärens önskemål om bl.a. öppenhet för lokala och regionala lösningar. Med hänvisning till pågående beredningsarbete och gällande ansvarsförhållanden anser utskottet att det inte finns anledning för riksdagen att ta något initiativ i ärendet. Med hänvisning till det anförda avstyrks motion 2002/03:T365 (c).

4.12 Falsterbokanalen

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att det bör ankomma på Sjöfartsverket att avgöra olika service- och trafikfrågor när det gäller kanaldrift. Mot denna bakgrund avstyrks ett motionsförslag om Falsterbokanalen öppet-hållande.

Motionsförslag

Johan Linander (c) framhåller i motion 2002/03:T245 att Sjöfartsverkets planerade förändringar för Falsterbokanalen kommer att leda till att sjöfarten till stor del väljer den längre vägen runt Falsterbonäset. Det innebär ökad bränsleförbrukning, förlängd transporttid och ökade risker. Anställda vid kanalen och båtfolk som regelbundet använder kanalen befarar att förändringen innebär att mer och mer trafik kommer att lämna Falsterbokanalen vilket i sin tur kan tas som intäkt för ytterligare trafikinskränkningar som leder till att kanalen helt stängs. Enligt motionären är det därför av stor vikt att regeringen genom resurstillskott eller på annat sätt förhindrar att trafiken på Falsterbokanalen inskränks.

Tidigare riksdagsbehandling och trafikstatistik

En första motion om en kanal över Falsterbonäset väcktes 1884 av Mårten Dahn, men den ledde inte till något, och år 1896 började befolkningen i Skånör att själv gräva en kanal. Men inte heller detta projekt fullföljdes. Under första världskriget aktualiserades frågan på nytt, men det var först när tyskarerna i november 1939 utvidgade sina mineringar utanför Falsterbonäset som den svenska riksdagen beslutade att bygga en kanal. Beslutet togs i december 1939, och arbetet kom i gång så gott som direkt. Den 21 juli 1941 genombröts näset av den grävda kanalen, och redan den 1 augusti samma år passerade den första båten. Några månader senare passerade det första handelsfartyget, och ett år senare var kanalen helt färdigbyggd. Hela bygget beräknas ha kostat 21 miljoner kronor att genomföra. År 1941 passerade 323 fartyg och år 1942 5 191 fartyg. Numera passeras kanalen årligen av omkring 15 000 fartyg varav flertalet är fritidsbåtar.

Utskottets ställningstagande

Enligt vad utskottet erfarit har Sjöfartsverket nyligen beslutat att från och med den 1 januari 2003 stänga Falsterbokanalen mellan klockan 22.00 och 06.00. Sjöfartsverkets beslut innebär vidare att leddjupgåendet begränsas till 4 meter och att fasta tider införs för passage genom kanalen för att anpassa kanaltrafiken till trafiken på den korsande riksvägen.

Utskottet anser att detaljerade beslut i olika service- och trafikfrågor bör fattas i så decentraliserade former som möjligt. Det ankommer på Sjöfartsverket att, inom ramen för de ekonomiska mål som lagts fast av regering och riksdag och med beaktande av bl.a. handelssjöfartens, fritidsbåttrafikens, fiskets och marinens intressen, avgöra när Falsterbokanalen skall hållas öppen. Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att ta något initiativ i ärendet. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

5 Luftfart

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag i fråga om ekonomiska mål m.m. för Luftfartsverket. Det förordas också att regeringen ges begärda bemyndiganden. Förslag i motioner om en uppdelning av Luftfartsverket efter dess olika roller avstyrks med hänvisning till pågående beredningsarbete i Regeringskansliet. Även motionsförslag om flygplatskapaciteten i Storstockholm avstyrks; frågorna övervägs i den pågående Stockholmsutredningen. *Jämför reservationerna 11–21 (m, fp, kd, v, c, mp).*

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet tre förslag i proposition 2002/03:1 utgiftsområde 22 Kommunikationer. Regeringen föreslår att riksdagen

16. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2003–2005 i enlighet med vad regeringen förordar,

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

18. bemyndigar regeringen att för år 2003 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- 2002/03:T203 av Carl-Axel Johansson (m),
- 2002/03:T275 av Cecilia Magnusson och Anita Sidén (båda m),
- 2002/03:T282 av Karin Svensson Smith m.fl. (v),
- 2002/03:T287 av Håkan Juholt och Ann-Marie Fagerström (båda s),
- 2002/03:T298 yrkandena 2, 3 och 18–20 av Lars Leijonborg m.fl. (fp),
- 2002/03:T321 yrkandena 19–23 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),
- 2002/03:T326 av Torsten Lindström (kd),
- 2002/03:T339 av Anna Lilliehöök (m),
- 2002/03:T344 av Kerstin Lundgren (c),
- 2002/03:T377 yrkande 5 av Ulf Nilsson m.fl. (fp),
- 2002/03:T430 av Maria Öberg m.fl. (s),
- 2002/03:T462 yrkandena 20–23 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2002/03:T466 yrkandena 14–19 av Sven Bergström m.fl. (c),
- 2002/03:T481 yrkande 13 av Lennart Nilsson m.fl. (s),
- 2002/03:N340 yrkande 10 av Johan Linander och Lars-Ivar Ericson (båda c).

5.1 Ekonomiska mål m.m. för Luftfartsverket

Regeringens förslag

I budgetpropositionen lägger regeringen fram förslag som rör Luftfartsverkets ekonomiska förhållanden.

Regeringen föreslår följande ekonomiska mål för Luftfartsverket under perioden 2003–2005. Målet för soliditet bör ligga på 20 % under den stora investeringsfasen åren 2003 och 2004. Det långsiktiga målet för soliditeten är att denna efter 2004 skall återgå till lägst 25 %. Räntabilitetsmålet bör ligga fast på nuvarande nivå, dvs. 8 % av eget kapital efter skatt. Prisrestriktionen bör vara oförändrad för år 2003. Prisrestriktionen för Luftfartsverkets trafikavgifter kommer att ses över i samband med översynen av Luftfartsverkets avgiftssystem.

I propositionen redovisas också Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2003–2005 på sammanlagt 4 650 miljoner kronor. Regeringen konstaterar att Luftfartsverkets investeringar kommer att vara omfattande under perioden. Detta är en bidragande faktor till att soliditets- och räntabilitetsmålen inte kommer att nås. Det stora investeringsbehovet är huvudsakligen en följd av den tidigare starka utvecklingen inom flyget. På grund av flygmarknadens för närvarande svaga utveckling har dock Luftfartsverket skjutit på vissa större projekt. En huvudsaklig fortsättning på tidigare godkända investeringsplaner är emellertid nödvändig, anförts i propositionen. Riksdagen föreslås godkänna ekonomiska mål och investeringsplan.

Regeringen begär härutöver bemyndiganden att dels fastställa utdelning och skattemotsvarighet, dels för år 2003 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad som förordas i propositionen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingen erinran mot regeringens förslag. Därmed tillstyrks propositionen i denna del.

5.2 Luftfartsverkets roller

Bakgrund

Luftfartsverket är ett affärsdrivande verk med sju huvuduppgifter, däribland att främja utvecklingen av den civila luftfarten, ansvara för drift och utveckling av statens flygplatser för civil luftfart och att utöva tillsyn över flygsäkerheten för den civila luftfarten.

Luftfartsverket fullgör sina uppgifter genom tre roller, vilka också återspeglas i organisationsstrukturen:

- Produktionsrollen innebär drift och utveckling av statens flygplatser samt ansvar för flygtrafiktjänst i Sverige.
- Säkerhetsrollen innebär normgivning och tillsyn inom ramen för Luftfartsinspektionen.
- Sektorsrollen innebär en myndighetsutövande och trafikpolitisk roll för luftfartssektorn i dess helhet.

Motionsförslag

I motion 2002/03:T298 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) (yrkande 3) förespråkas att en delförsäljning av Luftfartsverket genomförs när konjunkturen så tillåter. Detta vore en konkret åtgärd för att åstadkomma nödvändig konkurrens inom flygets infrastruktur, anför motionärerna.

En uppdelning av Luftfartsverket krävs i motion 2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) (yrkande 23). Produktionsuppgiften och myndighetsuppgiften bör bli åtskilda menar motionärerna som också anser att bolagisering och privatisering härefter bör genomföras av den del som utgörs av produktionsuppgiften. En sådan åtgärd skulle förbättra förutsättningarna för svenskt flygs internationella utveckling.

I motion 2002/03:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd) (yrkande 21) föreslår motionärerna att Luftfartsinspektionen skiljs från Luftfartsverket. Detta skulle stärka konkurrensen samtidigt som statens kontrollmöjligheter skulle förbättras.

På motsvarande sätt sägs i motion 2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c) (yrkande 15) att Luftfartsverket bör delas upp i en myndighetsdel och en produktionsdel.

Utskottets ställningstagande

Uppdelning av Luftfartsverket

Utskottet har vid ett flertal tillfällen behandlat frågan om en uppdelning av Luftfartsverket, senast hösten 2001 (bet. 2001/02:TU1). Enligt vad utskottet har erfarit pågår inom Regeringskansliet ett långt framskridet beredningsarbete som går ut på en uppdelning av Luftfartsverket i två delar, en del med myndighetsinriktning och en del med produktionsinriktning. Utskottet utgår från att regeringen inom en nära framtid kommer att lägga fram ett förslag till riksdagen i frågan. Genom en sådan åtgärd blir förslagen i motionerna 2002/03:T321 (m) yrkande 23 i berörd del, 2002/03:T462 (kd) och 2002/03:T466 (c) tillgodosedda; de bör alltså avslås av riksdagen såvitt de gäller en uppdelning av Luftfartsverket.

Bolagisering och privatisering av Luftfartsverkets produktionsdel

Utskottet har i det föregående avstyrkt motionsförslag om en uppdelning av Luftfartsverket med hänvisning till pågående beredningsarbete. Utskottet finner inte att förslagen om en bolagisering och privatisering av Luftfartsver-

kets produktionsdel är motiverat. Mot den bakgrunden avstyrks motionerna 2002/03:T298 (fp) yrkande 18 och 2002/03:T321 (m) yrkande 23 även i denna del.

5.3 Ägande av flygplatser

Motionsförslag

I motion 2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) (yrkande 21) begärs att ett uttalande riktas till regeringen som går ut på att de tre flygplatserna Arlanda, Landvetter och Sturup bör privatiseras.

En delprivatisering av Arlanda, Landvetter och Sturup förespråkas i motion 2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c) (yrkande 16).

Utskottets ställningstagande

Vid åtskilliga tillfällen har utskottet avvisat motionsförslag om privatisering av statliga flygplatser, senast hösten 2001 (bet. 2001/02:TU1). Därvid har utskottet framhållit att luftfartens infrastruktur måste betraktas som ett sammanhållet system, där en flygplats förutsätter en annan.

Enligt utskottets uppfattning har staten ett ansvar för att detta system hålls samman även i framtiden; det medger en resultatutjämning mellan de få flygplatser som ger överskott och de många som, betraktade var och en för sig, går med förlust. En förändring som innebär att de lönsamma delarna av systemet bryts ut och privatiseras kan därför inte förordas. Utskottet avstyrker mot den nu redovisade motiveringen motionerna 2002/03:T321 (m) och 2002/03:T466 (c) i här aktuellt avseende.

5.4 Avreglering och konkurrens inom luftfarten

Bakgrund

Den 1 juli 1992 avreglerades det svenska inrikesflyget. Tillsammans med Skyways dominerar fortfarande SAS inrikesmarknaden. Flygmarknadens beroende av utvecklingen inom andra branscher blev tydlig under det gångna året. Det minskade resandet har tvingat de sedan länge etablerade flygbolagen till stora nedskärningar. Däremot har de s.k. lågprisbolagen visat en positiv utveckling på mindre flygplatser i närheten av storstadsregionerna på den internationella marknaden.

Utredningar

Mot bakgrund av den bristfälliga konkurrensen på inrikesflygmarknaden gav regeringen den 31 maj 2001 Luftfartsverket i uppdrag att göra en kartläggning av marknadssituationen för inrikesflyget och hur den påverkar målen för regional- och transportpolitiken samt att lämna förslag till åtgärder. Luftfartsverket har redovisat uppdraget och konstaterar bl.a. att flygbolagens bonusprogram utgör ett påtagligt inträdeshinder för nya aktörer och hämmar en effektiv konkurrens på inrikesflygmarknaden.

Regeringen gav den 13 juni 2002 Konkurrensverket i uppdrag att utreda de konkurrens- och konsumentmässiga effekterna av att begränsa flygbolagens tillämpning av bonusprogram på den svenska inrikesmarknaden samt att lämna förslag till åtgärder. Uppdraget skall redovisas senast den 31 januari 2003.

De europeiska konkurrensmyndigheterna ser det som en prioriterad uppgift att granska konkurrensen inom flyget. Ett problem som hittills identifierats är fördelningen av start- och landningstider (s.k. slottider). Vidare gör den pågående konsolideringen av flygtrafiken i Europa – genom sammanslagningar, samarbetsavtal och allianser – att tillämpningen av konkurrenslagstiftningen – både EG:s och de nationella – behöver samordnas. Rabatt- och bonussystem är ett tredje problemområde som har identifierats. Hösten 2002 enades man om att ta fram konkreta förslag som skall leda till en bättre konkurrens inom flyget. Resultatet beräknas kunna presenteras under år 2003.

Motionsförslag

Ökad konkurrens för bättre trafik är innebörden i motion 2002/03:T298 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) (yrkande 18). Motionärerna anför att den avreglering inom luftfarten som genomfördes med Folkpartiet som drivande har ökat flygets attraktionskraft. Emellertid har konkurrensen inte blivit bättre, konstateras det; dominerande ställning och kartellbildning kan ha bidragit till de många gånger orimligt höga biljettpriserna på icke konkurrensutsatta linjer.

I motion 2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) (yrkande 20) begärs ett uttalande av riksdagen om att liberaliseringen av luftfarten skall påskynas. Avregleringen och globaliseringen av luftfarten har lett till att flygbolagen har utvecklat olika samarbetsformer för att minska driftskostnaderna och bättre kunna hävda sig på den globala marknaden.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis erinra om att ett syfte med avregleringen av inrikesflyget år 1992 var att konkurrensen skulle öka och därmed leda till sänkta priser och ett bättre utbud. Utskottet konstaterar att marknaden emellertid alltjämt domineras av de sedan länge etablerade flygbolagen.

Luftfartsverket genomförde under förra året på uppdrag av regeringen en analys av inrikesflygets marknadsförutsättningar och har också föreslagit ett

antal åtgärder för att förbättra konkurrensen. En slutsats var att det bör finnas utrymme för konkurrens på 4–10 linjer och att det förefaller som om lågkostnadsbolag har störst möjlighet att långsiktigt överleva i konkurrens med SAS. Luftfartsverket pekade också på ett antal etableringshinder som bör undanröjas för att en ökad konkurrens skall kunna främjas. Luftfartsverket fortsätter utredningen härom.

Utskottet konstaterar att frågan om konkurrensförhållandena inom luftfarten är föremål för utredningar och överväganden inom flera instanser och utgår från att den drivs vidare av regeringen på lämpligt sätt. Därmed avstyrks motionerna 2002/03:T298 (fp) och 2002/03:T321 (m) i här berörda avseenden.

5.5 Slottidssystemet

Bakgrund

Rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider (s.k. slottider) vid flygplatser inom gemenskapen har till syfte att säkerställa att befintlig kapacitet vid överbelastade flygplatser utnyttjas effektivt och fördelas till lufttrafikföretag på ett rättvist, icke-diskriminerande och öppet sätt. I denna den s.k. slotsförordningen, som är bindande för medlemsländerna, slås fast att slottider vid en bristsituation skall fördelas av en särskild samordnare på flygplatsen, som skall agera på ett icke-diskriminerande och opartiskt sätt. Tillgång till attraktiva slottider är en konkurrensfördel för flygbolagen. Förordningen medger möjlighet att tilldela regionalpolitiskt motiverad flygtrafik och nytillträdande lufttrafikföretag rimliga slottider.

Slotsförordningen har emellertid kritiserats för att den – i strid med sitt syfte – snarare hämmar flygbolagens konkurrensförmåga och begränsar tillträdet till flygplatserna för nya flygbolag. Det råder t.ex. osäkerhet om vem som ytterst sett disponerar slottiderna. Formellt anses det vara flygplatserna, men i realiteten är det flygbolagen som har kommit att styra fördelningen. På starkt överbelastade flygplatser bygger fördelningen på principen om hävdvunna rättigheter (ibland kallad grandfather's rights).

Under år 2001 presenterade kommissionen ett ändringsförslag (KOM (2001)335) med ett tydliggörande och en skärpning av reglerna i syfte att säkerställa att begränsad kapacitet vid överbelastade flygplatser används fullt ut och så flexibelt som möjligt, bl.a. för att främja konkurrensen. Förslaget innebär huvudsakligen en teknisk anpassning av regelverket i form av åtgärder avseende bl.a. samordnarens roll, ankomst- och avgångstidernas rättsliga ställning, fördelningskriterier, definition av nytillträdande lufttrafikföretag samt kontroll av efterlevnad av regler.

Utredningar

Konkurrensverket konstaterar i en utredning, Start- och landningstider inom flyget (Rapport 2001:7), att bristen på start- och landningstider på Arlanda och Bromma skapar konkurrensproblem inom flyget. Nya flygbolag får inte tillräckligt attraktiva flygtider, vilket gör det svårt för dem att etablera sig på marknaden, framhålls det i utredningen. Konkurrensverket anser att reglerna enligt nu gällande slotsförordning kan användas mer effektivt. Följande föreslås. Samordnare, som fördelar slottider måste ha en helt oberoende ställning. Den som klagat på tilldelningen av slottider bör kunna vända sig till en tredje, opartisk part för medling. Dessutom bör kontrollen av att flygbolagen verkligen utnyttjar sina tilldelade slottider skärpas. Små och medelstora flygbolags önskemål om slottider bör tillgodoses före dominerande aktörers. Andra möjligheter till fördelning av slottider bör också utredas, sägs det i rapporten.

Som har framgått i det föregående pågår ett arbete inom de europeiska konkurrensmyndigheterna, som skall redovisas under år 2003.

Motionsförslag

I motion 2002/03:T298 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) (yrkande 19) begärs ett tillkännagivande som går ut på att handel med slottider bör införas. Det är viktigt att Luftfartsverket som myndighet inte agerar konkurrensämmande genom att ge bättre start- och landningstider, s.k. slottider, till SAS, framhålls det. Motionärerna påminner om att Folkpartiet tidigare har föreslagit att handel med slottider införas på Arlanda flygplats. De framhåller samtidigt att pågående arbete inom EU för ett gemensamt system inte bör hindra att handel införs i enlighet med kravet i motionen.

I motion 2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) (yrkande 19) framställs ett yrkande om slottider.

Även i motion 2002/03:T203 av Carl-Axel Johansson (m) tas fördelningen av slottider för flyget upp. Motionären anför att det nuvarande systemet innebär att nya flygbolag får svårt att erhålla attraktiva slottider. Visserligen är det möjligt i dag för flygbolagen att byta slottider med varandra, anför motionären, men han säger samtidigt att det inte är troligt att ett flygbolag byter bort attraktiva slottider till konkurrerande eller nystartade flygbolag. Som ett medel att underlätta konkurrensen om slottider förespråkar motionären ett auktionsförfarande.

Utskottets ställningstagande

På många flygplatser uppstår problem med att flygbolagens efterfrågan på start- och landningstider är större än tillgången under högtrafik. I Sverige och flertalet länder tilldelas sådana slottider på grundval av administrativa principer. I motionerna förs fram att sådana slottider i stället skall fördelas genom handel, t.ex. genom ett auktionsförfarande, dvs. i grunden ett slags trängselprissättning vid knapphet på infrastrukturkapacitet.

Som har nämnts i det föregående pågår ett arbete inom ramen för EU för att utveckla slottidssystemet. Sverige har ställt sig positivt till förslaget i stora delar, t.ex. när det gäller stärkning av samordnarens roll och principen om dess oberoende ställning. Enligt vad utskottet inhämtat har beredningen inom EU ännu inte lett till något beslut och det är ovisst när så kan ske. Det kan också tänkas att detta ändringsförslag samordnas med ytterligare ett förslag i skärpande riktning som kommissionen aviserat till år 2003. Utskottet utgår från att regeringen – i samband med revideringen av slotsförordningen – söker säkerställa att det enligt EG-rätten även i framtiden är möjligt att tilldela regionalpolitiskt motiverad flygtrafik och nytillträdande lufttrafikföretag rimliga slottider på för Sverige godtagbara villkor.

Enligt utskottets uppfattning bör inriktningen när det gäller slottidssystemet vara att åstadkomma ett effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen och utveckla en väl fungerande flygtrafik, där den regionala trafikförsörjningen tillgodoses i tillräcklig utsträckning. Det är också viktigt att nyetablerade flygbolag ges rimliga möjligheter att konkurrera med de sedan länge etablerade bolagen; här är attraktiva slottider av strategisk betydelse. Utskottet ser det som angeläget att frågan nu får en snar lösning inom ramen för EG:s regelsystem. I det fortsatta utredningsarbetet bör trängselprissättning samt handel och ett eventuellt auktionsförfarande prövas och konsekvenserna belysas. Mot den bakgrunden förutsätter utskottet att de förslag som är – eller kommer att bli – resultatet av olika utredningsarbeten om bl.a. slottider också genomförs på sätt som här har förespråkats. Med hänvisning till det anförda saknas anledning till åtgärd från riksdagens sida. Nu behandlade motionsförslag avstyrks alltså.

5.6 Statens ägande i SAS

Motionsförslag

I motion 2002/03:T298 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) (yrkande 2) bör en utförsäljning av SAS genomföras när konjunkturläget så tillåter.

Staten bör se över sitt ägande i SAS, heter det motion 2002/03:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd) (yrkande 22). Företaget är verksamt på en marknad som drivs på affärsmässiga grunder och det är svårt att finna något skäl till statens ägarengagemang. Det är olyckligt att staten både beslutar om spelreglerna och samtidigt är ägare till en av aktörerna på marknaden.

Även i motion 2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c) (yrkande 17) sägs att statens innehav i SAS bör avyttras. Det hänvisas till att mycket har förändrats efter det att bolaget bildades år 1946, bl.a. bolagets aktiestruktur.

Utskottets ställningstagande

Utskottet erinrar om att frågan om statens ägande i SAS har behandlats av riksdagen ett flertal gånger. Den senaste gången, hösten 2001 (bet. 2001/02:TU1), hänvisade utskottet till riksdagens beslut år 1997. Detta innebär att regeringen bemyndigades att besluta om en minskning av statens ägarandel i bolaget inom ramarna för en gemensam skandinavisk politik för ägar-engagemang i SAS (prop. 1996/97:126, bet. 1996/97:TU9, rskr. 1996/97:232). Bemyndigandet begränsades till förändringar som innebar en minskning av statens röstetal till lägst motsvarande 35 %. Motivet för begränsningen var att denna andel krävdes för att staten som ägare skulle kunna förhindra beslut som krävde kvalificerad majoritet, bl.a. ändringar i bolagsordningens bestämmelser om s.k. verksamhetsföremål.

Utskottet konstaterar ytterligare en gång att bemyndigandet inte har utnyttjats. Utskottet vidhåller också att det inte finns skäl för riksdagen att ändra sitt beslut från år 1997. Motionerna 2002/03:T298 (fp), 2002/03:T462 (kd) och 2002/03:T466 (c) avstyrks följaktligen.

5.7 Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet

Motionsförslag

I motion 2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) (yrkande 22) anförs att Bromma flygplats skall finnas kvar men med en förändrad trafikstruktur. Motionärerna anser att affärsflyget är ett viktigt inslag i Bromma, inte minst genom att den utgör ett komplement till Arlandas kapacitet och därmed möjliggör att den tunga kommersiella luftfarten kan utnyttjas maximalt på Arlanda. Det sägs vidare i motionen att allmänflyget – i vilket innefattas affärsflyg, skolflyg och hobbyflyg – har många funktioner och därför bör beredas tillräcklig kapacitet i Stockholmsområdet.

I motion 2002/03:T339 av Anna Lilliehöök (m) yrkas att Bromma flygplats skall behållas efter år 2011.

I motion 2002/03:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd) (yrkande 23) begärs att riksdagen skall rikta ett uttalande till regeringen om att flygplatskapaciteten i Stockholmsområdet bör tryggas. Mer konkret går förslaget ut på att Luftfartsverket så snart som möjligt bör få i uppdrag att planera och bygga en fjärde landningsbana på Arlanda. Beträffande Bromma anser motionärerna att inriktningen bör vara att denna flygplats skall avvecklas; det är emellertid nödvändigt att behovet av flygplatskapacitet i Stockholmsregionen tillgodoses genom ny kapacitet.

Motion 2002/03:T326 av Torsten Lindström (kd) tar sikte på att Stockholm/Västerås flygplats skall utvecklas. Någon ny flygplats i Mälarenregionen är inte nödvändig, anser motionären.

Enligt vad som sägs i motion 2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c) (yrkande 18) bör Bromma flygplats avvecklas. Motionärerna anser också (yrkande 19) att det bör finnas en beredskap för ökad flygplatskapacitet i Stockholms- och Mälardalsområdet; regeringen bör uppmanas att ombesörja detta.

En avveckling av Bromma flygplats förespråkas i motion 2002/03:T344 av Kerstin Lundgren (c).

Även i motion 2002/03:T282 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) förordar motionärerna en avveckling av Bromma flygfält. Motionärerna pekar på flera nackdelar. Miljön är en sådan; det hänvisas till en statlig utredning enligt vilken Bromma tillhör de miljömässigt sämst belägna flygplatserna i Sverige. Säkerheten är en annan nackdel, anføres det. Privatflyget, som är omfattande på Bromma, är statistiskt ett större säkerhetsproblem än reguljärflyget.

Utredningar

Den i det föregående redovisade Stockholmsberedningen (dir. 2000:96) har i uppdrag att till regeringen lämna förslag på insatser som förbättrar transport-systemet i Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet samt internationellt. Stockholmsberedningen skall föreslå insatser för att uppnå sju angivna krav, däribland en tillräcklig flygplatskapacitet i Mälardalen, där hänsyn också tas till ett väl fungerande allmänflyg. I direktiven framhålls bl.a. att brist på flygplatskapacitet i Stockholmsregionen vid attraktiva tider på dygnet bidrar till den mycket begränsade konkurrens på flygmarknaden som finns i Stockholm. Där sägs vidare att en ny flygplats i de södra delarna av Stockholms län skulle leda till betydande ingrepp i natur- och kulturmiljön. En sådan flygplats skulle dessutom få negativ inverkan på Arlandas roll som nav för inrikesflyget och för övriga flygplatsers utvecklingsmöjligheter. Av dessa skäl, anføres det, är en ny flygplats i den södra delen av Stockholms län inte möjlig. Den slutliga redovisningen av arbetet skall göras senast den 31 december 2003.

Regeringen beslutade i mars 2001 att ge kommittén tilläggsdirektiv (dir. 2001:17) om att bl.a. lämna förslag om hur flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen kan tillgodoses vid befintliga flygplatser. Detta deluppdrag avses bli redovisat senast den 31 december 2002.

Utskottets ställningstagande

Frågan om flygplatskapacitet i Storstockholmsområdet har behandlats vid ett flertal tillfällen av riksdagen, senaste gången hösten 2001. Enligt utskottets dåvarande bedömning finns det på flertalet svenska flygplatser under över-skådlig tid förutsättningar för ökad flygtrafik utan större problem med trängsel. Flygplatserna i Storstockholmsområdet har emellertid kapacitetsbrist, till stor del som en följd av funktionen som nav för både den inrikes och den utrikes flygtrafiken. Först och främst måste Stockholm som landets huvudstad tillförsäkras goda flygförbindelser. Härutöver måste Arlanda kunna fylla sin

funktion som nav i det svenska flygplatssystemet, var innebörden i utskottets ställningstagande.

Utskottet står fast vid denna bedömning. Såsom har redovisats i det föregående har Stockholmsberedningen i uppdrag att lämna förslag på hur flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen kan tillgodoses vid befintliga flygplatser och – i ett senare och slutligt skede – förslag om insatser för att uppnå en tillräcklig flygplatskapacitet i Mälardalen, där också hänsyn tas till ett väl fungerande allmänflyg. Enligt utskottets mening bör Stockholmsberedningens arbete inte föregripas; det är angeläget att resultatet av denna omfattande översyn avvaktas. Med hänvisning härtill avstyrks förslagen i motionerna 2002/03:T282 (v), 2002/03:T321 (m), 2002/03:T326 (kd), 2002/03:T339 (m), 2002/03:T344 (c), 2002/03:T462 (kd) och 2002/03:T466 (c).

5.8 Göteborg–Landvetter flygplats

Motionsförslag

I motion 2002/03:T275 av Cecilia Magnusson och Anita Sidén (m) berörs Landvetters flygplats. För att denna skall kunna fortsätta att vara en svensk storflygplats med vissa internationella flyglinjer är det nödvändigt att flygplatsen ges förutsättningar att konkurrera med andra. Detta är emellertid inte möjligt med staten som ensam huvudman och med Luftfartsverket som i huvudsak koncentrerar sina investeringar till Stockholmsområdet. Landvetter bör kunna få behålla mer av sina inkomster. Vidare bör möjligheten till breddat ägande i flygplatsen utredas.

Landvetter som internationell flygplats lyfts fram i motion 2002/03:T481 av Lennart Nilsson m.fl. (s) (yrkande 13). För att Västsverige även i fortsättningen skall kunna rymma storföretags huvudkontor och ledningsfunktioner samt upprätthålla spjutspetskompetens inom forskning och utbildning är det viktigt att Landvetters flygplats görs mer tillgänglig. Därför bör man ta ett helhetsgrepp för kommunikationerna till och från landets näst största flygplats.

Utskottets ställningstagande

Utskottet erinrar om vad regeringen redovisar om Landvetter i budgetpropositionen. Därav framgår bl.a. att denna flygplats svarar för en stor del av Luftfartsverkets investeringsutgifter. Sålunda planeras en kapacitetsutbyggnad med en större om- och tillbyggnad som beräknas starta år 2005. Utskottet utgår från att den utökade kapaciteten också försörjs med den infrastruktur som bedöms nödvändig. I sammanhanget kan hänvisas till det pågående arbetet med långsiktiga investeringsplaner för trafikens infrastruktur, där en utbyggnad av Götalandsbanan har aktualiserats. Såvitt gäller frågan i motion 2002/03:T282 (m) med önskemål om ett breddat ägande hänvisar utskottet till

vad som anförs under avsnittet ägande av flygplatser. Med hänvisning härtill avstyrks förslagen i motionerna.

5.9 Malmö–Sturup flygplats

Motionsförslag

Flygplatserna Sturup och Kastrup bör samplaneras, anförs i motion 2002/03:T377 av Ulf Nilsson m.fl. (fp) (yrkande 5). Begränsning i kommunikationerna får inte hejda den dynamiska utvecklingen i regionen Skåne-Själland, sägs det vidare.

I motion 2002/03:N340 av Johan Linander och Lars-Ivar Ericson (båda c) (yrkande 10) ligger tonvikten snarare på att åstadkomma ett starkare samarbete mellan Malmö–Sturup flygplats och Kastrup i Köpenhamn. Motionärerna menar att ett starkare samarbete mellan flygplatserna inom regionen – häri inbegripes även de i Ängelholm/Helsingborg och Kristianstad – skulle gynna Skåne.

Utskottets ställningstagande

Utskottet ser positivt på ett samarbete mellan flygplatserna Malmö–Sturup och Köpenhamn–Kastrup. Enligt utskottets mening har Sturup goda utvecklingsmöjligheter och kan bidra aktivt till att skapa en effektiv trafikförsörjning i den aktuella regionen.

När utskottet behandlade motionsförslag med motsvarande innehåll förra gången (bet. 2001/02:TU1) hänvisades till en förstudie av en järnvägsförbindelse mellan Sturup och Kastrup. Förstudien var finansierad till hälften av Luftfartsverket, Region Skåne och vissa kommuner och till hälften av EU. Enligt Luftfartsverkets bedömning är en järnvägssatsning som binder samman de båda flygplatserna en strategisk investering av stor betydelse, genom att den på ett avgörande sätt skulle kunna stärka regionens utvecklingsbetingelser. Utskottet har inhämtat att frågan nu är föremål för miljöprövning hos länsstyrelsen. Projektet har anmälts till Banverket, men det ingår inte i dess planeringsunderlag. Utskottet finner inte någon riksdagens åtgärd behövlig. Motionerna 2002/03:T377 (fp) och 2002/03:N340 (c) avstyrks.

5.10 Regionalt flyg m.m.

Motionsförslag

I motion 2002/03:T298 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) (yrkande 20) begärs ett tillkännagivande om att de regionala flygplatserna har en stor betydelse även i

framtiden och måste ges ett visst statligt stöd för att kunna överleva. Detta är viktigt inte minst i glesbygden, anför motionärerna.

Motion 2002/03:T430 av Maria Öberg m.fl. (s) går ut på att riksdagen bör göra ett uttalande om flygtrafikens betydelse för inlandet.

I motion 2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c) (yrkande 14) sägs att staten måste ta ansvar för nätverket av flygplatser, framför allt i de regioner som har litet befolkningsunderlag.

I motion 2002/03:T287 av Håkan Juholt och Ann-Marie Fagerström (s) lyfts de kommunala flygplatsernas betydelse fram. Dessa har en central roll när det gäller flygets utveckling och dess betydelse för tillväxt och välfärd i hela landet. Därför är det viktigt att statens driftbidrag till kommunerna inte försämras. Angeläget är också ett uttalande av riksdagen om stödets betydelse för landets utveckling.

Utskottets ställningstagande

Flygtransportsystemet skall främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av stora transportavstånd. Utskottet vill här särskilt peka på de åtgärder som har vidtagits i detta syfte.

Under år 2001 fick Luftfartsverket i uppdrag att tillsammans med kommuner, länsstyrelser och Glesbygdsverket ta fram underlag för att utifrån ett regionalpolitiskt perspektiv kunna genomföra upphandlingar av vissa flyglinjer. Underlaget presenterades för regeringen, som på grundval härav fattade beslut om införande av allmän trafikplikt på tio linjer. Rikstrafiken har i samverkan med Luftfartsverket ansvarat för upphandlingen, som beslutats i augusti 2002.

Vidare har Rikstrafiken fått i uppdrag att, i samråd med bl.a. Luftfartsverket, ta fram ett analysverktyg för inrättande av allmän trafikplikt.

Luftfartsverket och Svenska Kommunförbundet har inlett en utvärdering av driftbidraget till kommunala flygplatser, bl.a. för att belysa hur stor del av driftsunderskottet hos respektive flygplats som täcks av bidraget.

Vidare kan nämnas att regeringen i budgetpropositionen för år 2003 förklarar sin avsikt att göra en utvärdering av driftbidraget till de kommunala flygplatserna för att ett eventuellt nytt system skall kunna vara på plats till budgetåret 2004.

Utskottet hänvisar till pågående och aviserade arbeten och anser att motionsförslagen blir helt eller delvis tillgodosedda. Dessa avstyrks följaktligen.

5.11 Skydd mot brottsliga handlingar

Motionsförslag

Säkerhetsrutinerna inom flyget är inte fullt tillfredsställande, är innebörden i motion 2002/03:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd) (yrkande 20). Regeringen bör tillsätta en nationell säkerhetsutredning där militär, polis, Luftfartsverket, flygbolag och andra intressenter gemensamt tar steg mot ett ytterligare förstärkt säkerhetsarbete. När det gäller luftfartsskyddet, dvs. skyddet mot brottsliga handlingar bör ambitionsnivån ökas så att den inte bara omfattar att undvika sådana handlingar utan även att förhindra deras planering. Det som åsyftas är att passagerarpassagen och rutinerna på flygplatsen bör vara likformiga oavsett om säkerhetskontroll görs eller inte.

Regelverk

Enligt sin instruktion skall Luftfartsverket i samråd med Rikspolisstyrelsen ansvara för ett nationellt program för förebyggande av brott mot den civila luftfartens säkerhet. För utrikestrafik gäller att alla passagerare skall kontrolleras, inklusive deras handbagage. För inrikestrafik har gällt att minst 25 % av passagerarna och handbagaget skall kontrolleras stickprovsvis. Genom beslut av Luftfartsverket skall svenska flygplatser senast den 1 oktober 2002 ha infört kontroll av allt bagage incheckat för såväl inrikes- som utrikestrafik. Luftfartsskyddet på kommunala och privata flygplatser finansieras dels av huvudmännen, dels av polismyndigheterna; på de statliga flygplatserna finansieras luftfartsskyddet genom avgifter som tas ut av passagerarna.

Med anledning av händelserna i USA den 11 september 2001 har kommissionen lagt fram ett förslag till förordning (KOM (2001) 575) om ökade skyddsåtgärder mot brottsliga handlingar inom den civila luftfarten. Förslaget är ett led i arbetet med uppföljning av anmaningen från Europeiska rådet till transportministrarna att vidta åtgärder som täcker frågor om bl.a. klassificering av vapen, teknisk träning för besättningar, kontroll av bagage samt kvalitetskontroll av skyddsåtgärder som tillämpas av medlemsstaterna. Ett syfte är också att EU skall lägga en grund för en gemensam tillämpning av Chicagokonventionen om luftfartsskydd. Varje medlemsstat skall dels anta ett nationellt säkerhetsprogram för att tillämpa standarderna, dels utse en myndighet med ansvar för samordning och övervakning av att programmet genomförs. Vidare skall en medlemsstat kunna anta strängare regler än vad som anges i förordningen.

Utredning

Regeringen har den 10 oktober 2002 uppdragit åt Luftfartsverket att utreda förutsättningarna för ett avgiftsutjämningsystem för att täcka de svenska flygplatsernas kostnader för luftfartsskydd. En utgångspunkt är att det bör

vara de som reser som skall betala för det förstärkta skydd som kommer dem till godo när de nya åtgärderna börjar tillämpas. Det är då av väsentligt intresse att de resande betalar en avgift som är lika hög oavsett från vilken flygplats i Sverige de reser. De avgifter som behöver tas ut av resande från mindre flygplatser med ett litet antal resande blir mycket höga om kostnads-täckning skall uppnås vid varje enskild flygplats.

Utredningen skall beakta juridiska, ekonomiska, organisatoriska och praktiska frågor samt belysa effekterna för luftfartssektorn. Vidare skall Luftfartsverket föreslå och redovisa möjliga principer för ett gemensamt system för avgiftssättning av luftfartsskyddsverksamhet på svenska flygplatser. Förslaget skall utformas efter samråd med berörda parter. Uppdraget skall redovisas till regeringen senast den 30 december 2002.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas uppfattning om att det är angeläget att ett starkt luftfartsskydd upprätthålls med hög säkerhet. Som har framgått i det föregående pågår ett omfattande arbete i denna riktning såväl nationellt som internationellt. Genom regeringsuppdraget blir också många av de instanser som räknas upp i motionen involverade i arbetet. Någon anledning för riksdagen att göra ett uttalande finns inte, anser utskottet som därmed avstyrker motion 2002/03:T462 (kd) i denna del.

6 Kollektiv persontrafik m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag om bemyndigande för regeringen att under år 2003 för ramanslaget 36:13 *Rikstrafiken: Trafikupphandling* ingå ekonomiska förpliktelser som, inklusive tidigare gjorda åtaganden, innebär utgifter på högst 3 950 miljoner kronor under åren 2004–2009.

I likhet med vad som anförs i flera motioner anser utskottet att det finns en rad problem och frågor inom kollektivtrafiken som måste belysas och åtgärdas. Med hänvisning till pågående arbete inom bl.a. Kollektivtrafikkommittén avstyrks motionerna. Även motioner om statligt stöd till färjetrafik över Kvarken avstyrks. *Jämför reservationerna 22 (v och c) och 23 (c).*

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet ett regeringsförslag om kollektivtrafik (prop. 2002/03:1 utg.omr. 22 punkt 19). Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2003 för ramanslaget 36:13 *Rikstrafiken: Trafikupphandling* ingå ekonomiska förpliktelser som, inklusive tidigare gjorda åtaganden, innebär utgifter på högst 3 950 miljoner kronor under åren 2004–2009.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- 2002/03:T217 av Håkan Larsson (c),
- 2002/03:T256 av Yvonne Ångström (fp),
- 2002/03:T274 av Roger Karlsson (c),
- 2002/03:T366 av Åsa Torstensson (c),
- 2002/03:T383 av Lennart Fremling (fp),
- 2002/03:T466 yrkande 9 av Sven Bergström m.fl. (c),
- 2002/03:T472 av Maud Olofsson (c),
- 2002/03:T496 yrkandena 12–14 av Kristina Zakrisson m.fl. (s),
- 2002/03:T506 av Karl Gustav Abramsson och Sören Wibe (båda s).

Bakgrund

För den lokala och regionala kollektiva persontrafiken skall det enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik i varje län finnas länstrafikansvariga. De länstrafikansvarigas uppgifter skall handhas av en trafik huvudman.

Huvudansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken ligger på länets kommuner och landsting gemensamt, vilka via sina trafik huvudmän finansierar och planerar trafiken. I Stockholms län är landstinget länstrafikan-

svarigt och i Gotlands län är kommunen ansvarig. Landstinget och kommunerna i övriga län kan dock komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna i länet skall vara länstrafikansvariga. Även regionförbund förekommer som länstrafikansvariga.

Operatörerna ansvarar vanligtvis bara för att ett visst trafikutbud produceras.

Statens ansvar för kollektivtrafiken avser primärt lagstiftning och finansiering av infrastruktur. Till detta kan läggas det ansvar som olika myndigheter har ålagts för delar av kollektivtrafiken. Detta gäller t.ex. Banverket, Vägverket och Luftfartsverket inom sina respektive områden.

För den interregionala kollektiva persontrafiken inrättades år 1999 en ny myndighet, Rikstrafiken. Enligt sin instruktion skall Rikstrafiken verka för utveckling och samordning av den interregionala kollektiva persontrafiken samt för att de transportpolitiska målen uppnås. Vidare skall Rikstrafiken följa kollektivtrafikens utveckling och särskilt kartlägga brister i den interregionala kollektiva persontrafiken.

Rikstrafiken skall vidare svara för statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik som inte upprätthålls i trafik huvudmännens regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Rikstrafiken skall också genom överläggningar med övriga berörda parter främja frivilliga samverkanslösningar, verka för att information, tidtabeller och biljettsystem för kollektiv persontrafik samordnas, verka för att handikappanpassningen av kollektiva färdmedel samordnas mellan samtliga trafikslag, verka för att jämställdhetsaspekter beaktas inom kollektivtrafikområdet, ansvara för administrationen av transportstödet till Gotland samt fastställa taxor och turplaner för sådan linjesjöfart på Gotland för vilken transportstöd lämnas.

Utredningar

Kollektivtrafikkommittén

I maj 2001 tillsatte regeringen en kommitté (dir. 2001:1) med uppgift att utifrån ett konsument- och helhetsperspektiv

- identifiera, analysera och beskriva kollektivtrafikens problem och möjligheter,
- formulera mål och visioner,
- föreslå förändringar av organisation, regelverk och dylikt av betydelse för kollektivtrafikens utveckling och ett ökat kollektivt resande.

Härutöver skall kommittén enligt direktiven utgöra ett forum för samarbete mellan staten och övriga aktörer på kollektivtrafikområdet. Tyngdpunkten i kommitténs arbete skall ligga på den lokala och regionala kollektivtrafikens område, och tidsramen för dess bedömningar skall omfatta tiden fram till år 2020. I december 2001 överlämnades ett delbetänkande, Kollektivtrafik med

människan i centrum (SOU 2001:106) i form av en lägesrapport. Ett slutbetänkande skall presenteras senast den 30 juni 2003.

Stockholmsberedningen

I december 2000 tillsatte regeringen (dir. 2000:96) en kommitté med uppdrag att lämna förslag på insatser som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län men också transportmöjligheterna mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet samt internationellt. Kommittén, som antagit namnet Stockholmsberedningen, skall arbeta med syftet att utveckla transportsystemet på ett för regionen och hela landet miljömässigt, socialt och samhälls-ekonomiskt hållbart sätt. Kommittén skall inledningsvis också göra en problemanalys av transportsituationen samt utarbeta en målbild som skall ligga till grund för en långsiktig utvecklingsstrategi. Med utgångspunkt i utvecklingsstrategin skall kommittén lämna förslag till åtgärder i transportsystemet. Enligt direktiven skall kommittén föreslå insatser för att uppnå

- ökad samordning mellan de olika trafikslagen och ökad effektivitet i det befintliga transportsystemet,
- en tillräcklig spårkapacitet,
- ökad satsning på kollektivtrafiken,
- en tillräcklig vägkapacitet mellan norra och södra Stockholmsregionen,
- minskning av de negativa effekterna av biltrafiken,
- förbättringar av transportsystemet som leder till att det skapas fler platser attraktiva för etableringar av bostäder och arbetsplatser,
- en tillräcklig flygplatskapacitet.

Kommittén har lagt fram två delbetänkanden. I juni 2001 presenterades Transportsystemet i Stockholmsregionen (SOU 2001:51) och i januari 2002 presenterades Långsiktig utvecklingsstrategi för transportsystemet i Stockholm–Mälardalsregionen. (SOU 2002:11). Den slutliga redovisningen av uppdraget skall vara klar senast den 31 december 2003.

Järnvägsutredningen

En utredning har tillkallats för att göra en översyn av organisationen och lagstiftningen inom järnvägssektorn. I direktivet (dir. 2001:48) ingår att med utgångspunkt i konsumentintresset analysera möjliga utvecklingsvägar för såväl person- som godstrafiken på järnväg. Härutöver skall utredningen se över myndighetsstrukturen inom järnvägssektorn. Utredaren skall mot bakgrund av denna översyn ange förslag avseende såväl den övergripande organisationen av myndigheterna som ansvarsfördelningen dem emellan. Vidare ingår att i svensk rätt genomföra nya regler inom området som på senare tid antagits inom Europeiska gemenskapen och på internationell nivå. I uppdraget ingår också att göra en generell översyn av järnvägslagstiftningen för att modernisera denna.

Ett delbetänkande, Rätt på spåret (SOU 2002:48), avlämnades i maj 2002. Bland frågor som tas upp är en ny järnvägslag med villkor för utnyttjande av

järnvägsinfrastrukturen, inrättandet av en järnvägsstyrelse, marknadstillträde, kapacitetstilldelning och avgifter. Frågan om och i så fall hur bestämmelser för sådana spårbundna system som tunnelbana och spårväg skall inkluderas i tillämpningsområdet för den nya järnvägslagen kommer att belysas i en fas två av utredningen. Den slutliga redovisningen av uppdraget skall redovisas senast den 15 mars 2003.

EG-regler för trafikupphandling

Kommissionen presenterade i juli 2000 ett förslag (KOM(2000)7 slutlig) till en ny förordning som reglerar upphandling av kollektivtrafik på den inre marknaden. Syftet är att främja effektiviteten inom kollektivtrafiken och stärka rättssäkerheten när det gäller regeltillämpningen. Förslaget utgår från att kollektivtrafiken bör vara konkurrensutsatt och grundas på principen om kontrollerad konkurrens.

Förordningen skall vara tillämplig på nationellt och internationellt tillhandahållande av kollektivtrafik på järnväg, väg och inre vattenvägar. I förordningen fastställs villkoren för när en behörig myndighet får ersätta trafikoperatörer för utgifter i samband med uppfyllandet av krav på allmänna tjänster. Vidare fastställs när myndigheter får bevilja exklusiva rättigheter för bedrivande av kollektivtrafik. Efter behandling av förslaget i Europaparlamentet har kommissionen lagt fram ett ändrat förslag (KOM(2002)107 slutlig); revideringarna gäller främst längre avtalstider och en längre övergångsperiod.

6.1 Ekonomiska förpliktelser

Regeringens förslag

Ramanslaget 36:13 *Rikstrafiken: Trafikupphandling* finansierar statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik och andra kostnader som går att hänföra till Rikstrafikens uppgifter. Anslaget får även användas för utredningar med anknytning till kollektiv persontrafik.

Rikstrafiken bör enligt regeringens mening få sluta upp till fem år långa trafikeringssavtal. Därför föreslås att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2003 för ramanslaget 36:13 *Rikstrafiken: Trafikupphandling* ingå ekonomiska förpliktelser och som, inklusive tidigare gjorda åtaganden, innebär utgifter på högst 3 950 miljoner kronor under åren 2004–2009.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingen erinran mot regeringens förslag om bemyndigande att ingå ekonomiska förpliktelser. Utskottet förutsätter att regeringen fortsättningsvis kommer att ange vilka beräkningsgrunder som ligger bakom det begärda bemyndigandet. Förslaget tillstyrks därmed.

6.2 Riktlinjer m.m. för trafikupphandlingen

Motionsförslag

I motion 2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c) (yrkande 9) anförs att statens ansvar för en väl fungerande infrastruktur i alla delar av landet omfattar upprätthållande av kollektivtrafik på rimlig nivå även i glesbygder. Motionärerna avser inte bara interregional trafik – trafik mellan länen – utan även trafik inom länen. I glesbygder är det svårt att bedriva trafik som är lönsam, påpekas det. Samtidigt har kollektivtrafiken stor betydelse inte minst för arbetspendlare samt för ungdomar och äldre runt om i bygderna. Som exempel lyfter motionärerna fram att avtalet mellan å ena sidan Rikstrafiken och å andra sidan Länstrafiken i de fyra nordligaste länen om ekonomiskt bidrag kommer att upphöra nästa år och att det finns risk att bidraget kan bli halverat.

Ett likalydande förslag framställs i motion 2002/03:T217 av Håkan Larsson (c). Motionären finner att det är dags för staten att ekonomiskt medverka till att en fungerande kollektivtrafik kan upprätthållas även i de glesbebyggda delarna av norra Sverige.

Ett uppdrag till Rikstrafiken att upphandla persontrafik på TGOJ-banan mellan Nyköping/Oxelösund och Flen föreslås i motion 2002/03:T274 av Roger Karlsson (c). Samtidigt som stora satsningar på järnvägen aviseras för den kommande tolvårsperioden finns det jämvägssträckor som i dag inte trafikeras med persontrafik, trots att de är väl lämpade för sådan, föreslår motionären som hänvisar till att av Rikstrafiken anlitat konsultföretag är TGOJ-banan en sträcka som bör övervägas för upphandling.

Statens och de lokala trafikhuvudmännens samlade ansvar för Bohusbanan är ämnet i motion 2002/03:T366 av Åsa Torstensson (c). Motionären anser det förvånande att vikten av tillväxt i hela landet hävdas samtidigt som statens fortsatta medfinansiering av Bohusbanan är satt under diskussion. Bohusbanan bör ses som en länk i ett kollektivtrafiknät mellan Strömstad och Varberg och mellan Strömstad och Landvetter flygplats.

I motion 2002/03:T383 av Lennart Fremling (fp) hävdas behovet av ett samhällsekonomiskt synsätt i trafikpolitiken för att person- och godstrafiken skall fördelas på ett optimalt sätt mellan olika transportslag. Enligt motionärens uppfattning har riksdagen genom sina transportpolitiska beslut lagt en bra grund för det fortsatta agerandet i trafikfrågor. När det emellertid gäller anslaget för trafikupphandling förefaller regeringens förslag snarare vara baserat på tradition, anför motionären och hänvisar till att beloppet anges ha justerats tillbaka till en ursprunglig nivå. Riksdagen bör begära ett beslutsunderlag som redovisar den samhällsekonomiska kalkylen, anser han.

Avregleringen har fungerat relativt väl på högtrafikerade linjer medan andra linjer har drabbats av kraftigt höjda priser och sämre utbud, anser man i motion 2002/03:T496 av Kristina Zakrisson m.fl. (s). Priset för flyg till mindre

orter är högre i Sverige än de är i Finland, trots relativt likartade förhållanden, heter det vidare. Staten bör ta ansvar för ett system så att flygtrafiken på vissa olönsamma linjer kan upprätthållas (yrkande 12). När det gäller interregional kollektivtrafik med buss och tåg bör ett förstärkt statligt stöd lämnas i fortsättningen; den glesa kollektivtrafiken på landsbygden är ett hinder för utvecklingen i stora delar av skogslänen (yrkande 13). Det är också angeläget att de olika trafikföretagens informationssystem kopplas ihop så att konsumenterna lättare kan hitta de förbindelser som bäst motsvarar deras behov, betonas i motionen. Särskilt viktigt är detta i skogslänen, där avstånden är stora och där ett enskilt trafikslag sällan har tillräckligt hög servicegrad för att ensamt kunna tillgodose behovet. Rikstrafiken bör ges ett tydligt uppdrag att verka för en sådan samordning (yrkande 14).

Utskottets ställningstagande

Statens ansvar för olönsamma linjer m.m.

I flera motioner berörs kollektivtrafiken i glesbygd; särskild tyngdpunkt läggs vid förhållandena i de nordliga länen och vissa delar av skogslänen.

Utskottet instämmer med motionärerna om angelägenheten av tillfredsställande transportmöjligheter över hela landet. Kollektivtrafik är en del av samhällsservicen, och människor skall inte tvingas flytta på grund av brister i transportsystemet. Ett rimligt mått av valfrihet är också viktigt. Som utskottet nyss har redovisat vilar det övergripande ansvaret på staten när det gäller resor mellan olika regioner. Enligt utskottets mening bör den interregionala kollektivtrafiken så långt som möjligt drivas på kommersiella villkor. Ett sätt att åstadkomma en tillfredsställande transportförsörjning är att den interregionala kollektivtrafiken i ökad utsträckning samordnas med lokal och regional kollektivtrafik. Utöver sådan samordning förutsätts också ett statligt stöd. Som nämnts i det föregående utgår detta stöd i form av upphandling av trafik som bedöms inte kunna bedrivas på kommersiella grunder. Utskottet påminner i sammanhanget att flera av Rikstrafikens upphandlingar har genomförts i samverkan med trafikhuvudmännen, bl.a. i syfte att förbättra samordningen mellan regional och interregional trafik. Detta gäller t.ex. Tåg i Bergslagen och Västtåg. Vidare konstaterar utskottet att den upphandlade trafiken har utvidgats – från att i princip bara ha omfattat tågtrafik till att omfatta alla trafikslag. Som exempel kan nämnas upphandling av busstrafik längs Norrlandskusten och av tio inrikes flyglinjer.

Som framkommer i motionerna finns emellertid vissa problem och frågor som måste belysas och åtgärdas för att kollektivtrafiken skall kunna utvecklas på ett ändamålsenligt sätt. Trots de satsningar som har gjorts av såväl staten som trafikhuvudmännen har resandeutvecklingen inom kollektivtrafiken inte varit tillfredsställande. Här vill utskottet erinra om att i Rikstrafikens uppgift ingår att följa kollektivtrafikens utveckling och särskilt kartlägga brister i den interregionala persontrafiken. Vidare vill utskottet peka på att flera av de

frågor som tas upp av motionärerna är föremål för överväganden i pågående utredningar.

Enligt utskottets uppfattning bör resultatet av dessa utredningsarbeten avvaktas; utskottet räknar med att regeringen – efter sedvanligt beredning – kommer att lägga fram förslag till riksdagen.

Med det sagda avstyrker utskottet de nu behandlade förslagen i motionerna 2002/03:T217 (c), 2002/03:T466 (c) och 2002/03:T496 (s).

Samhällsekonomska kalkyler som beslutsunderlag vid upphandling

Utskottet delar den uppfattning om ett samhällsekonomsikt synsätt i transportpolitiken som kommer till uttryck i motion 2002/03:T383 (fp); detta är en förutsättning för att person- och godstrafiken skall kunna fördelas på ett optimalt sätt mellan olika transportslag. Detta är också en grundläggande del i riksdagens transportpolitiska beslut år 1998. Enligt utskottets mening råder det emellertid ingen motsättning mellan detta synsätt och den anslagsberäkning som görs för Rikstrafiken. Utskottet utgår från att Rikstrafiken med utgångspunkt i tilldelat ramanslag gör en samhällsekonomsik bedömning av de alternativa projekt som övervägs och väljer det som bedöms vara det samhällsekonomsikt mest angelägna. Med det sagda avstyrks motionsförslaget.

Samordning av trafikföretagen

I likhet med vad som sägs i motion 2002/03:T496 (yrkande 14) (s) anser utskottet att det är angeläget att de olika trafikföretagens informationssystem kopplas ihop så att konsumenterna lättare kan hitta de förbindelser som bäst motsvarar deras behov. Ett effektivt interregionalt kollektivtrafiksystem förutsätter en samverkan så att biljettbokningsfunktionerna underlättas och att resenärerna kan boka biljett för hela resan oberoende av hur många operatörer som finns på marknaden. Utskottet kan konstatera att Rikstrafiken enligt sin instruktion skall verka för samordning av den interregionala kollektiva persontrafiken. Genom överläggningar med berörda parter kan Rikstrafiken bl.a. främja frivilliga samverkanslösningar samt verka för att information, tidtabeller och biljettsystem för kollektiv persontrafik samordnas.

I budgetpropositionen för år 2003 redovisas vidare att Rikstrafiken har drivit och utvecklat ett trafikslagsövergripande projekt, benämnt Hela resan. Projektets syfte är att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken. Myndigheten har drivit krav på bokningssamarbete genom ett särskilt datagränssnitt, redovisat ett förslag till ett enda telefonnummer för upplysning om kollektivtrafiken och lanserat en Internetportal med övergripande information om hela trafiksektorn.

I detta sammanhang vill utskottet erinra om den verksamhet som bedrivs av Samtrafiken i Sverige AB. Samtrafiken syftar till att lämna information – främst genom Internet – till de resenärer som behöver göra byten mellan olika trafikföretag för att nå resmålet. Bolaget, som bildades år 1993, ägs gemensamt av Arlanda Express, BK Tåg, Destination Gotland, SJ, Tågkompaniet och länstrafikföretagen i alla län.

Enligt utskottets uppfattning pågår arbete i den riktning som motionärerna syftar till. Någon åtgärd från riksdagens sida är inte behövlig med anledning av motionsförslaget; detta avstyrks.

Vissa bansträckningar

Motionsvägen har väckts förslag som gäller trafiken på vissa bandelar. Ett förslag går ut på att Rikstrafiken bör ges i uppdrag att upphandla persontrafik på banan mellan Nyköping/Oxelösund och Flen. Ett annat förslag gäller Bohusbanan, som enligt motionärens mening bör ses som en länk i ett kollektivtrafiknät mellan Strömstad och Varberg och mellan Strömstad och Landvetter flygplats.

Som har omtalats i det föregående har Rikstrafiken i sin instruktion ett stående uppdrag att kartlägga brister i den interregionala kollektiva persontrafiken och svara för upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik som inte upprätthålls i trafikhuvudmännens regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Enligt utskottets uppfattning finns således nödvändiga förutsättningar för Rikstrafiken att vidta de åtgärder som den bedömer ändamålsenliga med avseende på sitt uppdrag och tillgängliga medel. Med hänvisning till det anförda avstyrks motionerna 2002/03:T274 (c) och 2002/03:T366 (c).

6.3 Färjetrafik över Kvarken

Bakgrund

Två färjelinjer har tidigare trafikerat Kvarken mellan Sverige och Finland. Persontransporter har utförts mellan Umeå i Västerbotten och Vasa i Österbotten medan godstransporter utförts mellan Härnösand och Vasa. Tidigare bidrog taxfreeförsäljningen ombord till kostnadstäckningen för persontrafiken. Sådan försäljning är emellertid inte längre tillåten enligt EG:s regler. Sedermera beslutades om statlig upphandling som en tillfällig åtgärd. Enligt vad utskottet erfarit har trafiken med Botnia Link upphört den 20 november 2002.

Riksdagens transportpolitiska beslut år 1998 innebar att interregional trafik skall bedrivas på kommersiella grunder. Undantag bör dock göras för sådan trafik som är transportpolitiskt motiverad men som inte kan bedrivas på afärsmässiga villkor. I april 2002 fattades ett beslut av regeringen av innebörden att ett fortsatt statligt stöd till färjetrafiken inte var transportpolitiskt motiverat. Den finländska staten har dock beslutat om fortsatt upphandling av persontrafiken. Det finländska rederiet har låtit svenskflagga fartyget; innebörden härav är att rederiet inte betalar vare sig skatter eller social avgift för besättningen.

Motionsförslag

I motion 2002/03:T472 av Maud Olofsson (c) framhålls att staten måste ta sin del av ansvaret för färjetrafiken över Kvarken mellan Umeå och Vasa. Motionärerna anser att denna trafik är angelägen för utvecklingen – inte bara i de direkt berörda regionerna utan för EU:s nordliga regioner och för det arktiska samarbetet. Det hänvisas i motionen till att den finländska staten ger stöd för att säkerställa trafiken, och motionärerna riktar kritik mot att den svenska staten i stället skjuter ifrån sig ansvaret.

En utredning om förutsättningarna att ge statligt stöd till färjetrafiken över Kvarken begärs i motion 2002/03:T256 av Yvonne Ångström (fp). Efter taxfreeförsäljningens upphävande brottas färjetrafiken med lönsamhetsproblem, anför motionären.

Även i motion 2002/03:T506 av Karl Gustav Abramsson och Sören Wibe (båda s) hävdas att det finns behov av insatser för att trygga passagerartrafiken över Kvarken, inte minst mot bakgrund av dess betydelse för den regionala utvecklingen. Turismen, med besökare bl.a. österifrån, är viktig för inlandet i norra Sverige, anför motionärerna som också pekar på att färjelinjen är strategisk i de internationella projekt som pågår för trafikkorridoren från Norge över Västerbotten och vidare mot bl.a. Finland.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det inte bör ankomma på riksdagen att lägga fast vilka nationella eller internationella förbindelser där staten bör upphandla trafik. I stället bör detta ankomma på Rikstrafiken och regeringen att i enlighet med det transportpolitiska målet – och inom givna ekonomiska ramar – närmare bedöma vilken trafik som staten bör upphandla. Såvitt gäller det aktuella fallet har utskottet erfarit att rederiet – till följd av att färjan har svenskregistrerats – inte betalar skatter eller sociala avgifter, och detta torde utgöra en besparing för rederiet som motsvarar drygt hälften av den finska statens upphandlingskostnad.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks förslagen i motionerna 2002/03:T256 (fp), 2002/03:T472 (c) och 2002/03:T506 (s).

7 Gotlandstrafiken

Utskottets förslag i korthet

Utskottet delar den uppfattning som förs fram motionsvägen om behovet av en långsiktig lösning för Gotlandstrafiken. Med hänvisning till att resultaten av ett samarbetsprojekt på Gotland bör avvakta och till att utvärdering behövs av den eventuella påverkan på fraktkostnaderna som de nya höghastighetsfärjorna kan få avstyrks motionerna. *Jämför reservation 24 (m, fp, kd, c).*

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet följande motioner:

- 2002/03:T205 av Nils Fredrik Aurelius (m),
- 2002/03:T231 yrkandena 1–3 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m),
- 2002/03:T309 av Agne Hansson och Lena Ek (båda c),
- 2002/03:T434 av Lena Ek och Agne Hansson (c),
- 2002/03:T466 yrkande 22 av Sven Bergström m.fl. (c),
- 2002/03:T489 av Sylvia Lindgren m.fl. (s),
- 2002/03:N266 yrkande 7 av Helena Bargholtz (fp).

7.1 Långsiktig lösning för Gotlandstrafiken

Bakgrund

Antalet resenärer i Gotlandstrafiken uppgick under år 2001 till omkring 1,3 miljoner passagerare, vilket i stort sett är samma antal som året dessförinnan. Godsvolymen, som har varierat något över tiden, har under de senaste åren ökat. Enligt vissa bedömningar kan man räkna med en årlig tillväxt av trafikvolymen på mellan 2 och 4 %. Trafiken bedrivs för närvarande med dels konventionella färjor, dels en höghastighetsfärja. Under högsäsong förstärks trafiken med en godsferja.

Linjesjöfarten på Gotland subventioneras på två sätt.

Det ena är det statliga transportstödet till färjetrafiken på Gotland, varigenom både person- och godstrafiken subventioneras. För detta ändamål gör staten en upphandling av färjetrafiken. Det rederi som har upphandlats har – i realiteten – getts en monopolställning genom lagen (1996:19) om begränsning av rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland med tillhörande förordning (1997:748). Förordningen gäller den som utför regelbundna sjötransporter mellan Gotland och svensk hamn belägen utanför Gotland (1 §). Den som

utför regelbundna sjötransporter mellan Gotland och svensk fastlandshamn måste anlöpa fastlandshamnen minst fem gånger per vecka året runt (2 §).

Det andra är ett system som ligger utanför den statliga budgeten och genom vilket det enbart är godstrafiken som subventioneras. Systemet består av en kombination av två inslag, en högstprisreglering och en ”uppbördsrätt”, det s.k. Gotlandstillägget. Bestämmelserna om högstprisregleringen finns i lagen (2000:1377) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter (taxeutjämningslagen). Den innebär att transportförmedlingsföretagens taxor för godstransporter till och från Gotland skall motsvara taxan för en transport av motsvarande längd i övriga landet. Som kompensation till transportförmedlingsföretagen för deras merkostnader, får de uppbära ett frakttillägg, Gotlandstillägget. Detta uppgår för närvarande till 0,4 % av värdet på alla inrikes fjärtransporter med lastbil. En viss osäkerhet råder om hur mycket Gotlandstillägget inbringar; enligt en beräkning uppgår det till 35–40 miljoner kronor per år.

Utredning

Frågan om trafiken på Gotland har genom åren varit föremål för ett stort antal utredningar. Den senaste kom till stånd genom regeringens beslut i december 2000 om direktiv för en förhandlad helhetslösning för Gotlandstrafiken. Uppdraget gick ut på att genom förhandlingar med berörda parter finna och förankra en acceptabel lösning.

Utredningen lämnade sitt betänkande (SOU 2001:66) Garanterad transportstandard för Gotland till regeringen i augusti 2001. I detta föreslogs sammanfattningsvis att riksdagen skulle besluta om en garanterad transportstandard för Gotland enligt de närmare förslagen i utredningen. Denna garanterade transportstandard avsågs gälla fullt ut senast den 1 januari 2003. Bland de mer preciserade åtgärderna ingick avskaffandet av det s.k. Gotlandstillägget kombinerat med en sänkning av längdmetertaxan för gods. Vidare skulle högstprisförordningen slopas senast den 1 januari 2003. Uppgiften att – senast från den 1 januari 2003 – genomföra sänkningen av längdmetertaxan för gods i Gotlandstrafiken till 40 kr skulle åläggas Rikstrafiken, som skulle tillföras 29 miljoner kronor för detta. Ytterligare ett inslag i utredningens förslag var att länsstyrelsen i Gotlands län skulle tilldelas 1 miljon kronor år 2002 för att stimulera samverkan mellan företag på Gotland i fråga om köp och uppläggning av transporter.

Tidigare behandling i riksdagen

Riksdagen beslutade 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 1998. I avvaktan på en långsiktig lösning av frågan om transportstöd till och från Gotland har dock upphävandet av taxeut-

jämningslagen skjutits upp, genom riksdagsbeslut, år från år. Det var dock inte lämpligt att fortsätta att göra ändringar i lagen eftersom detta skapar en komplicerad författningsstruktur. En ny lag (2000:1377) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter ersatte därför 1979 års lag i avvaktan på att frågorna avseende formerna för ett stöd till transporter till och från Gotland långsiktigt kan lösas.

Den senaste gången som Gotlandstrafiken behandlades var hösten 2001. Med anledning av motioner i frågan anförde trafikutskottet i det av riksdagen godkända betänkandet (prop. 2001/02:1, bet. 2001/02:TU1) att utskottet med tillfredsställelse noterade att utredarens förslag om avskaffande av systemet med Gotlandstillägget m.m. låg i linje med vad utskottet tidigare hade förordat. Vidare välkomnade utskottet att utredaren tagit som en utgångspunkt för sitt förslag ett uttalande i den regionalpolitiska utredningens slutbetänkande (SOU 2000:87). Där sades att utredningen såg det som rimligt att bibehålla en strävan att kostnaderna för transporter till fastlandet skall motsvara kostnaderna för vägtransporter. Utredarens ståndpunkt var att den föreslagna sänkningen av längdmetertaxan skulle neutralisera de merkostnader som Gotland har till följd av ö-läget.

Vidare framhöll utskottet att utredaren hade lagt fram ett flertal intressanta förslag, vilka också var under beredning i Regeringskansliet. Utskottet sade sig dela utredningens och motionärernas uppfattning att det var angeläget att det framtida stödet till Gotlandstrafiken nu fick en långsiktig lösning, som medger förutsägbarhet för alla berörda. Frågan om Gotlandstrafiken, betonade utskottet, borde inte ytterligare fördröjas, och utskottet utgick från att den av utredaren angivna tidsramen blev riktningsgivande för regeringen. I avvaktan på regeringens förslag ansåg utskottet att något uttalande av riksdagen inte var erforderligt.

Regeringens bedömning

I budgetpropositionen redovisar regeringen de åtgärder som har vidtagits hittills med anledning av utredningens förslag. Rikstrafiken och Destination Gotland tecknade, efter regeringens godkännande, ett tilläggsavtal om trafiken, vilket reglerar fartygsersättningar och övriga justeringar som föranleds av att de nya höghastighetsfärjorna sätts i trafik. Trafikupplägget som regleras i tilläggsavtalet bygger till stor del på vad som föreslogs i betänkandet Garanterad transportstandard för Gotland. Vidare har medel avsatts till Länsstyrelsen i Gotlands län till ett samverkansprojekt för att pressa transportkostnaderna i enlighet med vad som föreslogs i betänkandet. Resultatet härav skall redovisas senast den 1 februari 2003.

Regeringen säger sig dela utredningens bedömning att slopandet av Gotlandstillägget är angeläget. Samtidigt anfördes att ett slutligt ställningstagande till att avskaffa Gotlandstillägget bör anstå. Det hänvisas till att det statsfinansiella läget är ansträngt. Vidare åberopas att de nya höghastighetsfärjorna som nyligen har satts in på linjen kan komma att påverka transportkostnaderna. I sitt remissvar varnade åkeribranschen för ökade transportkostnader om för-

slaget genomfördes innan de nya höghastighetsfärjorna satts i trafik. Slutligen hänvisas till det samarbetsprojekt som initierades på Gotland som en följd av förslaget i utredningen, vars resultatet skall redovisas den 1 februari 2003. Regeringen menar att resultatet av såväl de nya färjornas inverkan på frakt-kostnaderna som av samarbetsprojektet bör avvaktas. Regeringen förklarar sin avsikt att återkomma till riksdagen beträffande en avveckling av Gotlandstillägget.

Motionsförslag

Gotland bör beaktas som en del av fastlandet i transporthänseende, och gods-transporterna bör därför ges ordentliga ekonomiska möjligheter och person-transporterna måste säkerställas, sägs i motion 2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c) Ett riksdagens uttalande begärs av innebörden att trafiken till och från Gotland måste få en långsiktig lösning och en lösning som sker på Gotlands villkor.

I motion 2002/03:T434 av Lena Ek och Agne Hansson (båda c) krävs att regeringen för riksdagen skall lägga fram förslag om en garanterad transportstandard för Gotland i enlighet med förslagen i utredningen om Gotlandstrafiken.

Enligt vad som sägs i motion 2002/03:T231 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m) behövs det två hamnar på fastlandet i Gotlandstrafiken. Mycket tyder på att godstrafiken vid den södra destinationen (Oskarshamn) kommer att öka, bl.a. till följd av EU-samarbete. För den norra destinationen (Nynäshamn) behöver väg 73 byggas ut till motorvägsstandard. Härutöver efterfrågar motionären ett beslut som säkerställer nytt tonnage i Gotlandstrafiken. Utvecklingen – inte minst under sommaren 2002 – har visat att ett modernt tonnage med större kapacitet är nödvändigt för Gotlandstrafiken. Rikstrafiken bör ges direktiv som möjliggör detta, anför det. Enligt samma motionär bör längdmetertaxan sänkas. Hon beklagar att regeringen inte avser att komma med förslag med denna inriktning trots att en sådan åtgärd skulle kunna skapa framtidstro och investeringsvilja hos de gotländska företagen.

Vikten av att prioritera en lösning av Gotlandstrafikens problem understryks i motion 2002/03:N266 av Helena Bargholtz (fp). Den oro som gotlänningarna känner för den olösta frågan om färjekommunikationerna med Gotland måste respekteras. Ansvaret för Gotlandstrafiken bör flyttas över till Vägverket, som ju ansvarar för annan färjetrafik, och kostnaden bör ingå i verkets budget. Regeringen har i årets budgetproposition inte fullföljt förslaget i utredningen Garanterad transportstandard för Gotland om ett slopat Gotlandstillägg.

Färjetrafiken till och från Gotland präglas av sårbarhet, bl.a. genom väderleksförhållanden, anför Sylvia Lindgren m.fl. (s) i motion 2002/03:T489. Det har framkommit att Destination Gotland för de nya snabbfärjorna planerar att minska minimibemanningen till 28 man. Avkall på säkerheten påverkar besöksnäringen och tillväxtpotentialen; samtidigt riskeras ett antal arbetstillfällen för gotlänningarna.

Utskottets ställningstagande

Avskaffande av systemet med Gotlandstillägget m.m.

Som framgått har frågan om transporter till och från Gotland under årens lopp varit föremål för ett stort antal utredningar och överväganden inom regeringen och riksdagen. Nu redovisar regeringen sin bedömning att ytterligare frist behövs innan mer konkreta förslag läggs fram för riksdagen. Det anges att resultatet av såväl de nya färjornas inverkan på fraktkostnaderna som av samarbetsprojektet bör avvaktas. Regeringen förklarar samtidigt sin avsikt att återkomma till riksdagen beträffande en avveckling av Gotlandstillägget. Utskottet noterar denna bedömning och utgår från att regeringens förslag i denna fråga kommer att föreläggas riksdagen under år 2003.

Såvitt gäller motionsförslaget om en sänkning av längdmetertaxan vill utskottet peka på att en sådan åtgärd ingick som en del i den föreslagna ”paketlösningen” om ett avskaffande av Gotlandstillägget. Utskottet förutsätter att nuvarande bidragssystem ligger fast i avvaktan på ett samlat ställningstagande om en långsiktig lösning för Gotlandstrafiken.

Mot den nu angivna bakgrunden är utskottet inte berett att nu tillstyrka de motionsförslag som gäller avskaffande av systemet med Gotlandstillägget m.m.

Modernare tonnage

Vad gäller förslaget i motion 2002/03:T231, och som går ut på en modernisering av kombifärjorna, vill utskottet hänvisa till det tilläggsavtal som nu har tecknats och för vilket utskottet har redogjort i det föregående. Mot denna bakgrund saknas skäl till åtgärd från riksdagens sida; motionen avstyrks.

Säkerheten i Gotlandstrafiken

Utskottet har – beträffande säkerheten i Gotlandstrafiken – ingen annan uppfattning är den som redovisas i motion 2002/03:T489. Riksdagens transportpolitiska beslut innefattade även sjösäkerheten. Inom kategorin färje- och passagerarsjöfart formulerades därvid ett mål om att inga allvarliga olyckor skall inträffa. Ansvar för fartygssäkerheten åvilar redare och befälhavare. Bestämmelser om fartygssäkerhet regleras i stor utsträckning genom fartygssäkerhetslagen (1988:49). Tillsynsansvaret ligger hos Sjöfartsinspektionen; i detta ligger också frågan om fartygsbemanning.

Det kan tilläggas att det finns ett förslag till EG-direktiv om bl.a. säkrare passagerarfartyg i gemenskapen (KOM(2002)158 slutlig). Syftet med direktivet är att åtgärda de brister som har visat sig i den gällande lagstiftningen på området. Med vad nu har redovisats anser utskottet att något uttalande av riksdagen inte är behövligt. Motionen avstyrks därför.

7.2 Nya färjeförbindelser

Motionsförslag

I motion 2002/03:T309 av Agne Hansson och Lena Ek (c) förs fram ett förslag om att en bilfärjelinje skall etableras sommartid mellan Öland och Gotland. Näst jordbruket är turistnäringen den största näringsgrenen, både på Öland och Gotland. En bilfärjeförbindelse mellan öarna skulle bli ett stort tillskott i turismutbudet och dessutom bidra till ett ökat utbyte mellan länderna kring Östersjön.

I motion 2002/03:T205 av Nils Fredrik Aurelius (m) hävdas att båda öarna Öland och Gotland lider av att det finns trafik i endast ett led, vilket gör dem till "återvändsgator". En matartrafik Oskarshamn–Öland–Gotland skulle lösa en del av problemen, anför motionären. Under de första åren skulle en sådan linje behöva ett visst statligt stöd, inte minst för att klara konkurrensen med Destination Gotland, som varje år erhåller sådant stöd. Riksdagen föreslås göra ett tillkännagivande om färjetrafik till och från Öland.

Utskottets ställningstagande

Såsom utskottet anförde då motsvarande motionsförslag behandlades förra hösten (bet. 2000/01:TU1) delar utskottet uppfattningen om turismens betydelse för Gotland. Det kan finnas fördelar med att öppna nya färjelinjer, menade utskottet som emellertid även redovisade vissa svårigheter med att förverkliga denna tanke.

Utskottet konstaterar sålunda åter att det här finns två motstående intressen, nämligen intresset av att få rimliga förutsättningar för upprätthållande av bastrafiken året runt – som är statligt subventionerad – och intresset av att öka turismen genom etablering av nya färjeförbindelser under högsäsong. I det föregående har utskottet redovisat den lagstiftning som ligger till grund för inskränkningarna i rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland. Själva förordningen omfattar all färjetrafik mellan Gotland och varje annan svensk hamn, men regeln om begränsningen avser enbart trafiken mellan Gotland och en svensk fastlandshamn. Det innebär att det inte finns några legala hinder för linjesjöfart mellan Öland och Gotland. En annan sak är att en ny färjeförbindelse under högsäsong kan medföra ett inkomstbortfall för den statligt subventionerade trafiken.

I det föregående har utskottet redovisat utredningen om Garanterad transportstandard för Gotland. Såsom framgår föreslås att staten skall garantera ett minimiutbud. Utredaren anförde (s. 13) att detta kan kompletteras kvalitativt och volymmässigt med trafik på rent kommersiella villkor.

Utskottet upprepar sitt ställningstagande från förra hösten; med hänsyn till vad som har anförts och i avvaktan på regeringens ställningstagande till utredningens förslag bör motionsförslagen om färjetrafik mellan Gotland och Öland avslås av riksdagen.

8 Färdtjänst

Utskottets förslag i korthet

Utskottet, som konstaterar att de problem avseende färdtjänst som har aktualiserats vid tidigare riksdagsbehandling genom en rad motioner fortfarande kvarstår, understryker ytterligare en gång vikten av att dessa frågor skyndsamt bereds. Utskottet utgår från att regeringen tar i beaktande vad som har anförts av utskottet. Med hänvisning till pågående utredningsarbete avstyrks motionerna i berörda delar.

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet följande motioner:

- 2002/03:T272 av Kerstin Heinemann m.fl. (fp),
- 2002/03:T286 av Håkan Juholt (s),
- 2002/03:T317 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m),
- 2002/03:T341 av Britt-Marie Lindkvist (s),
- 2002/03:T368 av Viviann Gerdin och Birgitta Sellén (båda c),
- 2002/03:T396 av Carina Ohlsson (s),
- 2002/03:T419 av Gustav Fridolin och Kerstin-Maria Stalin (båda mp),
- 2002/03:T453 av Marina Pettersson (s),
- 2002/03:So457 yrkandena 13–15 av Chatrine Pålsson m.fl. (kd).

Bakgrund

Riksdagen beslutade i oktober 1997 om nya lagar avseende färdtjänst och riksfärdtjänst. Den nya lagstiftningen innebär ett nytt synsätt; från att ha varit en fråga om bistånd betraktas färdtjänst numera som en form av kollektivtrafik för att bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning även för funktionshindrade. Enligt lagen om färdtjänst (1997:736) och lagen om riksfärdtjänst (1997:735) är det kommunen som svarar för att färdtjänst och riksfärdtjänst anordnas. Kommunen har emellertid möjlighet att överlåta ansvaret för färdtjänsten till huvudmannen för kollektivtrafiken i länet. Lagbestämmelserna i övrigt gäller tillstånd till färdtjänst, avgift, återkallelse av tillstånd, handläggning av ärenden och överklaganden. Lagstiftningen trädde i kraft den 1 januari 1998.

I samband med sin behandling av lagförslaget föreslog trafikutskottet riksdagen att hos regeringen begära en allsidig och noggrann utvärdering av bl.a. färdtjänsten. Bland annat borde man undersöka om reglerna för ledsagare hade fått en tillfredsställande utformning och hur väl statsbidraget hade fungerat när det gäller att anpassa kollektivtrafiken och den fysiska miljön till de funktionshindrades behov. Riksdagen anslöt sig till utskottets förslag.

I enlighet härmed gav regeringen uppdrag till en rad myndigheter. Dessa har sedermera sammanställts av Vägverket, som också har presenterat rapporter i ämnet.

Utredning

Regeringen har hösten 2002 beslutat om direktiv för en utredning om Vissa färdtjänstfrågor (dir. 2002:108). Följande tre områden skall utredas.

Färdtjänstens tillstånd och utveckling

Utredaren skall överväga behovet av ändringar i regelverket om färdtjänst. Utgångspunkten skall vara Vägverkets redovisning av färdtjänstens utveckling och tillstånd under perioden januari 1998–september 2000 (Vägverkets publikation 2001:95). Enligt vad som framkommer i rapporten behövs förtydliganden av hur lagen (1997:736) om färdtjänst skall tillämpas. Kommunerna har efterfrågat bl.a. tydligare definitioner och stöd för tillämpning och tolkning av lagen. Framför allt de färdtjänstberättigade har redovisat sin uppfattning att tillämpningen av lagen har tenderat att bli alltmer restriktiv, vilket leder till att de får försämrade transportmöjligheter. Under denna del skall vidare behovet av en tillsynsmyndighet övervägas.

Samordning av beställningscentraler för sjukresor och för färdtjänst

Utredaren skall överväga om det är lämpligt att undanta samordningen av beställning av sjuk- och färdtjänstresor i en beställningscentral från upphandlingskravet i lagen (1998:1528) om offentlig upphandling.

För *färdtjänst* gäller enligt 4 § lagen (1997:736) om färdtjänst att en kommun får överlåta sina uppgifter enligt lagen till trafik huvudmannen i länet. Detta får ske även om trafik huvudmannen är ett aktiebolag. Syftet är att möjliggöra dels en bättre samordning av färdtjänsten och den ordinarie kollektivtrafiken, dels en bättre handikappanpassning av kollektivtrafiken. En kommun kan överlåta ansvaret för färdtjänsten till trafik huvudmannen även om denna är ett aktiebolag, utan att genomföra ett upphandlingsförfarande,

För s.k. *sjukresor* gäller enligt lagen (1991:419) om sjukresor att landstingen och vissa kommuner kan anordna sådana och att de i så fall också skall betala ersättning för sådana resor. Om någon del av sjukreseverksamheten skall överlåtas på en trafik huvudman som är ett aktiebolag, måste detta emellertid göras efter upphandling enligt lagen om offentlig upphandling. Vissa kommuner och landsting har uttalat att en möjlighet att samordna beställningarna av sjukresor och färdtjänstresor i trafik huvudmannens beställningscentral avsevärt skulle effektivisera verksamheten.

Om utredaren kommer fram till att en sådan samordning är lämplig skall han också överväga hur ett sådant undantag bör författningsregleras.

Behandling av personuppgifter m.m. i register över färdtjänstberättigade

Utredaren skall lämna förslag till hur behandlingen av personuppgifter i kommunernas och trafikhuvudmännens register över färdtjänstberättigade bör regleras.

För att kunna tillhandahålla en ändamålsenlig färdtjänst behöver kommuner och trafikhuvudmän föra automatiserade register över de färdtjänstberättigade. I registret måste det ingå vissa uppgifter som rör den färdtjänstberättigades hälsa, t.ex. om personen i fråga är rullstolsburen och därför måste åka i ett specialfordon.

Enligt bestämmelserna i personuppgiftslagen (1998:204) är det förbjudet att behandla bl.a. sådana personuppgifter som rör hälsa. Vissa undantag medges dock. Det är t.ex. tillåtet att behandla uppgifter som rör hälsa om den registrerade har gett sitt uttryckliga samtycke. Ytterligare undantag från förbudet mot att behandla känsliga uppgifter kan – under vissa villkor – föreskrivas i en annan lag eller förordning.

Kommunernas och trafikhuvudmännens behandling av uppgifter omfattas inte av de undantag som anges i personuppgiftslagen. Eftersom det för närvarande inte finns någon författning i vilken kommuner och trafikhuvudmän undantas från förbudet mot att behandla känsliga uppgifter är dessa således hänvisade till att begära samtycke från de färdtjänstberättigade. Med hänsyn till det stora antalet färdtjänstberättigade personer har detta dock visat sig kräva en stor arbetsinsats.

Utredningen skall senast den 1 februari 2003 lämna förslag till hur behandlingen av personuppgifter i register över färdtjänstberättigade bör författningsregleras. I övrigt skall uppdraget redovisas senast den 1 november 2003.

Motionsförslag

I motion 2002/03:T272 av Kerstin Heinemann m.fl. (fp) begärs ett tillkännagivande av riksdagen om den nu tillkallade utredningen om ändringar i lagar som gäller för färdtjänstverksamhet. Enligt motionärernas uppfattning skiljer sig utredningsdirektiven från vad riksdagen uttalade när frågan behandlades senast. I utskottsbetänkandet låg tonvikten på de problem som drabbar enskilda människor, vilka till följd av hög ålder, svår sjukdom eller funktionshinder är beroende av färdtjänst. Regeringen däremot, heter det i motionen, betonar kommunernas och trafikhuvudmännens krav i fråga om behandlingen av personuppgifter och möjligheten att utan upphandling samordna beställningar. Motionärerna anser att utredningen skall vara parlamentarisk och den bör ges direktiv som gör att de lagstiftningsfrågor som utskottet tog upp också blir så väl beredda att riksdagen får underlag för beslut om ändringar i berörd lagstiftning.

I motion 2002/03:T317 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m) påtalas ett behov av en översyn av lagen (1997:736) om färdtjänst i enlighet med vad som anförs i motionen. Frågan är om det var riksdagens mening att färdtjänstlagen

skulle kunna tolkas så olika i kommunerna. För många färdtjänstberättigade upplevs byråkratin som ett bekymmer.

I motion 2002/03:So457 av Chatrine Pålsson m.fl. (kd) (yrkande 13) begärs ett uttalande av riksdagen att färdtjänsten skall vara ett likvärdigt alternativ till kollektivtrafiken. För detta krävs att kostnaden bör vara densamma, att utsatta restider hålls och att man måste kunna ta med ledsagare eller barn. Vidare bör riksdagen uttala sig om en instans för överklaganden av färdtjänst-ärenden (yrkande 14). Slutligen begärs en ändring i 1 § färdtjänstlagen (1997:736). Funktionshindrade med orienteringshinder – t.ex. synskadade – behöver mycket färdtjänst. För att även deras rättigheter skall stärkas bör lagen kompletteras med en definition av målet med lagen. Denna bör gå ut på att människor med funktionshinder skall ges lika förutsättningar att förflytta sig (yrkande 15).

Enligt vad som sägs i motion 2002/03:T419 av Gustav Fridolin och Kerstin-Maria Stalin (båda mp) bör regeringen ges till känna behovet av en översyn av färdtjänsten och färdtjänstlagen. Den nya lagen innehåller så många klyp-hål att det i många kommuner inneburit ett bakslag för färdtjänsten (yrkande 1). En ändring i färdtjänstlagen behövs vidare för att säkerställa synskadades rätt att medta assistent i färdtjänsten. Tillämpningen av lagen i vissa kommuner kan innebära att en synskadad visserligen genom färdtjänsten kan ta sig till ett köpcentrum, men däremot inte kan ta sig runt i centrumet, eftersom assistenten inte tillåts följa med i fordonet (yrkande 2).

I motion 2002/03:T368 av Viviann Gerdin och Birgitta Sellén (båda c) begärs ett uttalande om att person med funktionshinder som beviljats färdtjänst skall kunna resa på fastställda tider. Den som är beroende av färdtjänst för att kunna delta i förvärsarbete måste kunna lita på att transporten utförs på utsatt tid, betonas det (yrkande 1). Det är vidare angeläget att ensamstående med funktionshinder som förvärsarbetar och beviljats arbetsresor skall ha laglig rätt att lämna och hämta barn under tolv år i direkt anslutning till arbetsresorna. Det borde vara i samhällets intresse att se till helheten och att även barnets situation beaktas heter det och motionärerna anser att riksdagen bör göra ett uttalande i denna riktning (yrkande 2).

Enligt vad som anförs i motion 2002/03:T341 av Britt-Marie Lindkvist (s) bör riksdagen begära att regeringen lägger fram förslag till ändring av lagen om färdtjänst i enlighet med vad som anförs i motionen. Starka skäl talar för att synpunkterna i Vägverkets rapport och från Handikappförbunden bör beaktas av regeringen i arbetet på att ändra färdtjänstlagstiftningen.

Motion 2002/03:T286 av Håkan Juholt (s) innehåller krav på ett riksdagsuttalande om behovet av en tillsynsmyndighet för färdtjänst. Kvaliteten på färdtjänsten varierar över landet, anförs det. Färdtjänsten fungerar väl på flertalet platser, medger motionären, men han anser att det är rimligt att det finns en fristående tillsynsmyndighet att vända sig till eftersom verksamheten är så viktig för den enskilde.

I motion 2002/03:T396 av Carina Ohlsson (s) understryker motionären att en person med funktionshinder inte får betraktas som ”föremål för särskilda åtgärder” utan skall ses som en medborgare med rättigheter och skyldigheter. Lagen om färdtjänst bör vidare ha en övergripande målformulering, anser hon och föreslår att riksdagen gör ett uttalande om detta.

Motion 2002/03:T453 av Marina Pettersson (s) innehåller krav på en utvärdering av färdtjänstlagen snarast möjligt. Lagen ger rätt till ledsagare under själva resan; däremot tycks lagstiftaren inte bekymra sig över om det saknas förutsättning att klara sig vid resans mål. Detta drabbar i hög grad demenssjuka. Denna fråga bör ses över liksom frågan om olikheterna i taxorna i skilda delar av landet, anförs det vidare.

Utskottets ställningstagande

I nio motioner framförs förslag som i olika avseenden gäller frågan om hur färdtjänsten fungerar. I flertalet av dem kritiseras gällande regelverk för att det ger utrymme för en alltför olikartad tillämpning i kommunerna – i någon motion talas om kryphål – och därmed för inskränkningar av skilda slag i rätten till färdtjänst. Frågor som uppmärksammas är bl.a.

- Den administrativa hanteringen av färdtjänstresande bör förenklas.
- En övergripande målformulering bör införas i lagstiftningen om färdtjänst.
- Möjligheten att kunna ta med ledsagare, medresenär eller eget barn måste medges; detta för att färdtjänsten skall leva upp till syftet att vara ett likvärdigt alternativ till ordinarie kollektivtrafik.
- Bättre möjligheter bör finnas när det gäller att kunna överklaga.
- En fristående tillsynsmyndighet bör inrättas för att kvaliteten på färdtjänsten skall vara så enhetlig som möjligt i hela landet.
- Personer med s.k. orienteringshinder bör uppmärksammas mer liksom personer med synskada.
- Krav på samtransport, som innebär försämrade rese möjligheter och bristande kundanpassning, bör prövas.
- Skillnaderna mellan kommunerna när det gäller taxor och resevillkor bör ses över.

Färdtjänsten är ett prioriterat område för utskottet, som följer frågan noga. Som anfördes vid den senaste riksdagsbehandlingen hösten 2001 (bet. 2001/02:TU1) är utskottet medvetet om de problem som finns inom färdtjänstsystemet. I de då aktuella motionerna, som i stor utsträckning tog upp samma problem som årets motioner, ges exempel på att man i tillämpningen av regelsystemet tenderar att bli okänslig för de speciella förutsättningar som färdtjänstbehövande har. Färdtjänsten är visserligen en transportform bland andra, men man måste också beakta att verksamheten skall vara uttryck för en social omsorg, framhöll utskottet vidare. Utskottet ser mot denna bakgrund

det som positivt att regeringen tillkallat en särskild utredare för att se över regelverket för färdtjänst. Färdtjänstens utformning är, enligt utskottets uppfattning, av stor betydelse för att riksdagens transportpolitiska mål om ett tillgängligt transportsystem för alla skall kunna uppnås. De frågor som motionärerna aktualiserat har därför en viktig transportpolitisk innebörd. Utskottet förutsätter mot denna bakgrund att regeringen kommer att tillse att de motionsledes uppmärksammade frågorna kommer att beaktas inom ramen för det nu pågående utredningsarbetet. Med hänvisning till frågans stora betydelse för viktiga grupper i samhället förutsätts att regeringen skyndsamt för riksdagen lägger fram de förslag som är föranledda av pågående utredningsarbete och av här behandlade motioner.

9 Statens haverikommission

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag om Statens haverikommissionens förvaltningskostnader.

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet ett regeringsförslag (prop. 2002/03:1, utg.omr. 22, punkt 20). Regeringen föreslår att riksdagen godkänner vad regeringen förordar om Statens haverikommission.

Regeringens förslag

Statens haverikommission (SHK) skall enligt sin instruktion göra undersökningar enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. I varje undersökning skall SHK fastställa olycksorsaken och om möjligt ge sådana synpunkter och rekommendationer att framtida olyckor förebyggs. Av budgetpropositionen framgår att SHK i samtliga slutrapporter som lämnades under 2001 har fastställt den sannolika olycksorsaken. Dessutom har i de flesta fall rekommendationer kunnat lämnas. Därmed har SHK bidragit till att förbättra möjligheterna till att uppnå det långsiktiga transportpolitiska målet om en säker trafik.

SHK disponerar inget eget anslag. I stället beslutar regeringen om en ram för myndighetens förvaltningskostnader. För budgetåret 2003 får dessa kostnader uppgå till högst 13 530 000 kronor.

Förvaltningskostnaderna fördelas på fem betalande myndigheter. Av propositionen framgår att regeringen avser att i 2003 års regleringsbrev för SHK fastställa andelarna enligt följande:

– Luftfartsverket	60 %
– Försvarsmakten	10 %
– Statens räddningsverk	15 %
– Sjöfartsverket	10 %
– Banverket	5 %

Riksdagen föreslås godkänna vad regeringen förordar om Statens haverikommission.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har ingenting att erinra mot regeringens förslag om Statens haverikommissionens förvaltningskostnader; förslaget tillstyrks alltså.

10 IT, tele och post

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät. Förslaget innebär att 400 miljoner kronor av de medel som finns avsatta som stöd till kommunerna för lokal bredbandsutbyggnad omfördelas för att kunna användas som stöd till kommuner för anläggande av stomnät. Utskottet tillstyrker vidare att regeringen för bl.a. upphandling av verksamheter i syfte att trygga funktionshindrades behov av effektiva telekommunikationer, posttjänster samt grundläggande kassaservice får ingå ekonomiska förpliktelser som innebär utgifter på högst 200 miljoner kronor under åren 2004–2005.

Utskottet förutsätter att Postens förändringsarbete sker på ett socialt ansvarsfullt sätt och att regeringen noga följer utvecklingen och utvärderar förändringarna. Funktionshindrades krav på en god postservice är grundläggande och måste beaktas. Samtliga motionsyrkanden om privatisering av Posten och om olika servicefrågor avstyrks. *Jämför reservationerna 25 (m) och 26 (v).*

Avsnittets innehåll

I detta avsnitt behandlar utskottet två regeringsförslag i budgetpropositionen för år 2003 inom politikområdet IT, tele och post (prop. 2002/03:1, utg.omr. 22, punkterna 2 och 21). Regeringen föreslår att riksdagen

2. antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät,

21. bemyndigar regeringen att under år 2003 för ramanslaget 37:2 *Upphandling av samhällsåtaganden* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 200 000 000 kronor under åren 2004–2005.

Vidare behandlar utskottet följande 11 motioner:

- 2002/03:T265 av Christina Axelsson och Sonia Karlsson (båda s),
- 2002/03:T281 av Karin Thorborg m.fl. (v),
- 2002/03:T294 av Johan Linander (c),
- 2002/03:T297 av Helena Bargholtz (fp),
- 2002/03:T298 yrkande 23 av Lars Leijonborg m.fl. (fp),
- 2002/03:T337 av Per Bill och Gunnar Axén (båda m),
- 2002/03:T387 av Håkan Juholt (s),
- 2002/03:T398 av Claes Västerteg och Sofia Larsen (båda c),

- 2002/03:T463 yrkandena 1 och 2 av Johnny Gylling m.fl. (kd),
- 2002/03:T469 av Annika Qarlssoon och Birgitta Sellén (båda c) samt
- 2002/03:T496 yrkande 11 av Kristina Zakrisson m.fl. (s).

10.1 Kommunalt IT-stöd

Regeringen uppdrog år 2000 åt Affärsverket svenska kraftnät att på marknadsmässiga villkor bygga ett öppet nationellt optofibernet mellan landets samtliga kommuner där nätkapacitet i form av svart fiber sedan upplåts. Sedan beslutet fattades har förutsättningarna att på marknadsmässiga villkor nå alla kommunhuvudorter med ett sådant stamnät markant förändrats. Svenska kraftnät anser sig därför inte kunna fullfölja sitt uppdrag.

I syfte att nu stimulera en fortsatt stamnätsutbyggnad föreslår regeringen att 400 miljoner kronor av de medel som finns avsatta som stöd till kommunerna för lokal bredbandsutbyggnad men som är destinerade till lägre nivåer inom näthierarkin omfördelas för att kunna användas som stöd till utbyggnad av stamnät. Detta skall ske genom att landets kommuner själva ges möjlighet att erhålla stöd för upphandling och anläggning av stamnät. För att möjliggöra den vidgade medelsanvändningen föreslås en ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

10.2 Samhällsupphandling

I budgetpropositionen föreslås att regeringen bemyndigas att under år 2003, i fråga om ramanslaget 37:2 *Upphandling av samhällsåtaganden*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 200 miljoner kronor under åren 2004–2005. Bemyndigandet avser att finansiera upphandling av verksamheter i syfte att trygga funktionshindrades behov av effektiva telekommunikationer, posttjänster samt grundläggande kassaservice. Vidare skall olika satsningar för att tillgodose funktionshindrades tillgång till produkter och tjänster inom telekommunikationsområdet som kräver bredband finansieras. Även viss utrednings- och uppföljningsverksamhet avses att täckas av bemyndigandet.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

10.3 Uppdelning och försäljning av Posten AB

Motionsförslag

Per Bill och Gunnar Axén (båda m) framhåller i motion 2002/03:T337 yrkande 1 att posten är ett statligt monopolföretag som försöker strypa all form av konkurrens och numera riskerar att bryta mot postlagen eftersom en omorganisation gör att Posten inte klarar av att dela ut brev fem dagar i veckan. Motionärerna begär därför att Posten AB bör delas upp och privatiseras.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar inte uppfattningen om en uppdelning och försäljning av Posten AB. Riksdagen bör därför avslå detta motionsyrkande.

10.4 Postservice

Motionsförslag

Frågor om postservice i olika hänseenden har väckts i 18 motionsyrkanden som behandlas i detta avsnitt. Flera motioner handlar om vikten av att utvärdera och följa upp Posten AB:s omorganisation. Vidare behandlar motionerna bl.a. tillgängligheten till och omfattningen av postservicen samt lantbrevbärarnas roll.

Motionsförslag om en utvärdering av Posten AB

I motion 2002/03:T298 av Lars Leijonborg m.fl. yrkande 23 anförs att Postens nya organisation med ett ökat antal serviceställen samtidigt som kassaservicen avskiljts i ett särskilt bolag har medfört flera gränsdragningsproblem och frågeställningar. Det är bl.a. viktigt att Posten inte utnyttjar sin dominerande ställning på postmarknaden genom att via prissättning m.m. konkurrera ut andra bolag. Regeringen bör därför enligt motionärerna uppdra åt Posten att utvärdera reformen och vidta åtgärder som undanröjer eventuella brister som kan finnas.

Även Karin Thorborg m.fl. (v) vill i motion 2002/03:T281 få en utvärdering till stånd. Motionärerna uppger bl.a. att Posten skall agera på en konkurrensutsatt marknad samtidigt som den ansvarar för en fullgod service, vilket är svårt att få ihop ekonomiskt. Den statliga ersättningen för kassaservice är inte tillräcklig. Privata företag kan åta sig vinstgivande delar medan Posten får ta hand om dem som är kostnadskrävande anser motionärerna. En utvärdering av den samhällsekonomiska lönsamheten av Postens avreglering och omorganisation begärs därför (yrkande 1).

Vidare framhålls i samma motion att antalet postkontor och serviceställen har minskat kraftigt och därmed har antalet anställda minskat, vilket i huvud-

sak drabbat kvinnor. Kassaservicen är en starkt kvinnodominerad verksamhet och därför är det flest kvinnor som har påverkats av omstruktureringen. Motionärerna menar också att monotona arbetsuppgifter har skiljts från mer kvalificerade uppgifter. Jobben har utarmats på kvalitet och omväxling. Ett tillkännagivande yrkas om vad som anförs om att låta utvärdera följderna på arbetsmarknaden och arbetsmässiga följder av Postens avreglering och omorganisation (yrkande 2).

I yrkande 3 i samma motion begärs en utvärdering av konsekvenserna för allmänheten av Postens avreglering och omorganisation när det gäller service. Som skäl till detta anförs motionärerna bl.a. att servicen har försämrats, att informationen till allmänheten i vissa fall har upplevts som otillräcklig och att postärenden måste uträttas på olika ställen. Vidare har personal i t.ex. matbutiker saknat tillräcklig utbildning. Antalet postserviceställen har minskat i stor utsträckning.

Motionärerna i samma motion vill även utvärdera konsekvenserna när det gäller tillgängligheten (yrkande 4). Tillgängligheten för funktionshindrade och rullstolsburna har enligt motionärerna försämrats när de hänvisats till matbutiker och bensinmackor som inte alltid är handikappanpassade. Enligt De handikappades riksförbund (DHR) visar ungefär vart tredje serviceställe brister från tillgänglighetssynpunkt.

Motionsförslag om statens ansvar m.m.

Staten måste även i fortsättningen ta ansvar för att upprätthålla en god postservice med en väl fungerande betalnings- och kassaservice i hela landet anser Kristina Zakrisson m.fl. (s) i motion 2002/03:T496 yrkande 11. Särskilt småföretagare är beroende av att kassaservicen fungerar på ett bra sätt.

Enligt Claes Västerteg och Sofia Larsen (båda c) i motion 2002/03:T398 yrkande 1 bör Posten AB:s målkrav förändras till att vara ett företag med särskilt samhällsintresse. Post- och kassaservice är en grundläggande service som alla i Sverige har rätt till. Posten AB har därför ett annat uppdrag än många andra statliga bolag. Uppdraget bör förändras till ett företag med särskilt samhällsintresse. Motionärerna vill därför att det skall ställas högre krav på att Posten finns tillgänglig för hela Sveriges befolkning och över hela landet än på avkastning och ökad lönsamhet.

Motionsförslag om postservice

I motion 2002/03:T463 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 1 konstaterar Kristdemokraterna att partiet inte motsätter sig en förändring av systemet. På flera håll har det varit riktigt att överlåta postservicen till en butik eller liknande. Detta har enligt motionärernas uppfattning i många fall lett till en ökad tillgänglighet och en förbättrad service. Men i vissa fall har tillgängligheten minskat, särskilt för funktionshindrade och äldre. Detta måste uppmärksammas anser motionärerna.

Christina Axelsson och Sonia Karlsson (båda s) framhåller i motion 2002/03:T265 att det är viktigt att Posten använder partner med serviceställen

som kan nås via kollektivtrafik. Tillgänglighet handlar också om kommunikationer.

Alla måste garanteras möjligheter till en god post- och kassaservice till enhetliga priser och rimliga distributionstider. Det framför Claes Västerteg och Sofia Larsen (båda c) i motion 2002/03:T398 yrkande 2. I de fall där Posten inte anser sig kunna ha kvar ett separat postkontor måste post- och kassaservicen behållas genom andra lösningar, t.ex. Post i butik. Samhällets infrastruktur får enligt motionärerna inte organiseras så att vissa grupper måste ha bil.

I motion 2002/03:T469 yrkande 1 anför Annika Qarllsson och Birgitta Selén (båda c) att utvecklingen leder till många lokala postombud som ger ökad närhet för privatpersoner. För företagen som ska sköta sin posthantering via postcenter riskerar däremot avstånden att öka och försvåra kontakten och möjligheten till en nära och bra postservice. Därför måste Posten tillsammans med företag, serviceställen och lantbrevbärare lokalt hitta den optimala lösningen för varje postkund. Motionärerna begär ett tillkännagivande om vad som anförts om tydliga krav på produktutveckling och kvalitetssäkring för att garantera att en bra och säker postservice tillhandahålls i hela landet.

Lika villkor för postservice skall gälla i hela Sverige enligt Johan Linanders (c) uppfattning i motion 2002/03:T294. Det viktiga är att alla garanteras tillgång till service, inte att detta görs på samma sätt över hela landet. Till en nödvändig basservice hör, enligt motionären, att varje vardag utan extra kostnad få posten avlämnad i nära anslutning till bostaden.

Motionsförslag om lantbrevbärarnas roll

I motion 2002/03:T463 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 2 konstateras att förutsättningarna för ett levande samhälle är att hela landet har tillgång till en god grundservicenivå. Hela Sverige skall leva och varje kommun skall vara ett fungerande samhälle där människor kan få sina grundläggande behov av arbete och service tillgodosedda. Lantbrevbärarna utgör enligt motionärerna i linje med detta en viktig institution i samhället.

Annika Qarllsson och Birgitta Selén (båda c) anser i motion 2002/03:T469 yrkande 2 att lantbrevbärarnas uppgifter skall utvecklas att även gälla mot företag som mobila postcenter. I många fall är det lantbrevbärarna som har kunskapen, närheten och flexibiliteten. Detta innebär att de är mest lämpade att ha den nära kontakten med företagen.

Motionärerna yrkar även i samma motion (yrkande 3) att riksdagen för regeringen som sin mening ger till känna att lantbrevbärarnas uppgifter utvecklas till att tillhandahålla kassaservice under viss tid i veckan på orter som har långa avstånd till närmaste postcenter. Det kommer att stärka den lokala servicen samt dessutom utveckla lantbrevbärarnas arbetsuppgifter.

Motionsspörsmål om gemensamt nordiskt porto m.m.

Håkan Juholt (s) uppger i motion 2002/03:T387 att det är regionerna som är Europas framtid. Det är i gränsöverskridande samverkan som växtkraften

frodas. Regeringen bör därför i samtal med övriga nordiska länder agera för att återupprätta det nordiska portot.

Av samma uppfattning är Helena Bargholtz (fp) i motion 2002/03:T297 och noterar att idag är portot från Finland och andra grannländer till Sverige billigare än i motsatt riktning.

Slutligen vill Per Bill och Gunnar Axén (båda m) i motion 2002/03:T337 att Posten AB inte skall tillåtas att höja portot (yrkande 2). Posten är ett monopolföretag med över 95 procent av marknaden och levererar, anför motionärerna, dålig service.

Utskottets ställningstagande

Utskottet finner i likhet med flera motionärer att det är nödvändigt att hela landet har en väl fungerande och effektiv postservice. Posttjänsterna skall vara tillgängliga för alla till en servicenivå som motsvarar användarnas behov.

Enligt postlagen (1993:1684) har staten ett ansvar för att upprätthålla en samhällsomfattande posttjänst. Det innebär bl.a. att det skall finnas en posttjänst i hela landet som gör det möjligt för alla att ta emot brev och andra adresserade försändelser som väger högst 20 kg. Vidare skall alla erbjudas att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser samt försäkrade och kvitterade av mottagaren. Dessutom skall enstaka försändelser befordras till enhetliga priser. Genom tillståndsvillkor åligger det Posten AB att tillhandahålla postservice i hela landet fem dagar i veckan. Post- och telestyrelsen kan under vissa omständigheter och geografiska förhållanden meddela undantag från detta.

För att säkerställa en väl fungerande postservice i landets mer glest bebyggda områden utgör lantbrevbärarna enligt utskottets mening en viktigt tillgång. Lantbrevbärningen är en tjänst som fungerar bra, är flexibel och uppskattad av många kunder. Enligt vad regeringen anfört i budgetpropositionen 2002/03:1 har Post- och telestyrelsen genom upphandling under året säkrat äldre och funktionshindrades tillgång till en grundläggande kassaservice via lantbrevbärare.

För Posten gäller bl.a. följande enligt Post- och telestyrelsens tillståndsvillkor:

- Som servicenorm för lantbrevbärningen skall det finnas minst två fasta hushåll per kilometer enkel färdväg för att lantbrevbäraren skall göra en avvikelse från sin ordinarie färdväg.

- Tillståndshavaren skall på beställning från Post- och telestyrelsen och mot kostnadsbaserad ersättning tillhandahålla posttjänster till funktionshindrade som t.ex. befordran av blindskriftsförsändelser samt utsträckt lantbrevbärning. Det innebär att lantbrevbäraren gör en avvikelse från ordinarie färdväg för att betjäna hushåll med äldre och handikappade i glesbygd, även om det gällande kravet i fråga om avvikelse från färdvägen inte uppfylls.

– Indragningar av inlämnings- och utdelningsställen som berör fler än en användare och för vilka inte ett godtagbart alternativ anvisas skall godkännas av Post- och telestyrelsen.

Utöver detta regelverk vill utskottet erinra om att funktionshinder behov av bl.a. posttjänster och grundläggande kassaservice finansieras över det särskilda anslaget 37:2 *Upphandling av samhällsättaganden* som har behandlats i avsnitt 1.5 i detta betänkande.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att utvecklingen på postområdet måste utvärderas och följas upp. Förändringsarbetet måste ske på ett socialt ansvarsfullt sätt. Regeringen bör noga följa utvecklingen och utvärdera förändringarna.

Den tekniska utvecklingen och ändrade marknadsförhållanden påverkar förutsättningarna för en väl fungerande postservice i hela landet. Post- och telestyrelsen verkar för att det postpolitiska målet om en posttjänst och kassaservice av god kvalitet i hela landet uppfylls och har inom ramen för sitt sektorsansvar till uppgift att följa postmarknadens utveckling. Vidare gäller att Konkurrensverket enligt konkurrenslagen har som uppgift att förhindra verksamhet som inte främjar en väl fungerande postmarknad.

Med anledning av motionerna 2002/03:T298 yrkande 23 och 2002/03:T281 vill utskottet understryka vikten av att Postens förändringsarbete sker på ett ansvarsfullt sätt. Enligt vad utskottet inhämtat har Posten bildat en särskild enhet – Posten Futurum – som har till uppgift att hjälpa dem som har blivit övertaliga. Organisationens huvuduppgift är att under högst 18 månader stödja övertalig personal och skapa möjligheter till ny sysselsättning utanför Posten, egen verksamhet eller utbildning. Under denna tid behåller de antagna sin tidigare lön. Posten Futurum har en viktig roll i samband med omstruktureringen av kontorsnätet, men övertalig personal kommer från alla delar av Posten. Av Postens årsredovisning för år 2001 framgår att sedan starten år 1999 har ca 730 personer av ca 1 150 antagna funnit en lösning på sin situation. Vidare kan nämnas att enligt en nyligen utförd utvärdering av verksamheten (Posten Futurum, GRI-rapport 2002:8) har Posten Futurum inneburit fördelar för såväl de postanställda som för samhället samtidigt som uppsägningar kunnat undvikas. Av rapporten framgår också att den tidigare tillämpade hanteringen av övertalighet genom uppsägningar, avtalspensioneringar och avgångsvederlag skulle ha inneburit 80–100 % högre kostnader jämfört med utvecklingslösningar i Posten Futurum.

När det gäller tillgängligheten till postservicen lämnar Posten kassaservice respektive brev- och paketservice i skilda nät. Näten innehåller serviceställen dels i egen regi (egna lokaler och egen personal), dels i samarbete med partner samt genom lantbrevbärare. I vissa fall är kassaservicen och postservicen samlokaliserade, men inte alltid. Samtliga lokaler där Posten bedriver verksamhet i egen regi uppfyller, enligt företrädare för Posten, väl de krav som föreskrivs i gällande lagstiftning. I övriga lokaler hos partner är Postens målsättning att lokalerna skall vara enkla att ta sig till, in i och fram i.

Under utbyggnaden av det nya servicenätet har Posten samrått med handikapporganisationer och anser sig i största möjliga utsträckning ha försökt tillmötesgå de önskemål som dessa har. När postverksamheten förläggs till befintliga lokaler, t.ex. i en butik i en tätort, kan det enligt företrädare för Posten vara problem med anpassningen av lokalerna. I vissa kommuner har t.ex. gatu- och fastighetskontoret inte tillåtit att det byggs ramper in i butiken. I de fall det inte har varit möjligt att uppnå den tillgänglighet som behövs, har Posten enligt uppgift beslutat att tillhandahålla gratis hemleverans.

Företrädare för Posten har uppgett att det i avtalen med Postens partner i det nya servicenätet intagits bestämmelser som syftar till att säkerställa att lokalerna uppfyller de krav på postservicen som kan ställas. Utskottet vill för sin del understryka vikten av att utvecklingen av postservicen sker i former som tillgodoser de funktionshindrades berättigade krav på en god postservice. Det är av yttersta vikt att Posten verkar för att detta uppnås. Postservicen är en viktig del av infrastrukturen och skall vara tillgänglig för alla.

Utskottet vill vidare beträffande motion 2002/03:T337 yrkande 2 om Posten AB:s prissättning hänvisa till postlagens bestämmelser om att posttjänster skall tillhandahållas till rimliga priser. Postens prissättning på enstaka postförsändelser får höjas årsvis med högst den genomsnittliga förändringen av nettoprisindex under en treårsperiod. Enligt vad regeringen anfört i budgetpropositionen 2002/03:1 kommer gällande pristaksbestämmelser med största sannolikhet medge att Posten någon gång under år 2002 kan höja portot med 50 öre för ett 20-gramsbrev. Utskottet har inhämtat att Posten har beslutat om en sådan höjning från och med den 1 januari 2003.

När det gäller motionerna 2002/03:T387 och 2002/03:T297 om ett gemensamt nordiskt porto finner utskottet inte skäl att föreslå någon åtgärd från riksdagens sida.

Utskottet utgår ifrån att regeringen noga följer utvecklingen av postservicen i landet och utvärderar de förändringar som nyligen skett och sker inom Posten AB. Inom ramen för den årliga resultatredovisningen för riksdagen förutsätts en avrapportering av hur det postpolitiska målet om en posttjänst av god kvalitet i hela landet uppfylls. Mot bakgrund av vad som ovan anförts finner utskottet att det inte är nödvändigt med något särskilt initiativ från riksdagens sida. Det föreslås därför att riksdagen avslår motionerna 2002/03:T265 (s), 2002/03:T281 (v), 2002/03:T294 (c), 2002/03:T297 (fp), 2002/03:T298 (fp) yrkande 23, 2002/03:T337 (m) yrkande 2, 2002/03:T387 (s), 2002/03:T398 (c), 2002/03:T463 (kd) yrkandena 1 och 2, 2002/03:T469 (c) och 2002/03:T496 (s) yrkande 11. Syftet med flertalet motionsförslag förutsätts dock helt eller delvis bli tillgodosett.

Reservationer

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

1. Låneram för prioriterade vägprojekt m.m. (punkt 3)

av Johnny Gylling (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 1. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:T462 yrkandena 1 och 4 i denna del och avslår regeringens förslag i proposition 2002/03:1 i denna del.

Ställningstagande

Enligt vår uppfattning avser regeringens förslag om låneram för prioriterade vägprojekt – i likhet med vad som sägs i Kristdemokraternas motion – icke specificerade väg- och järnvägsprojekt. Därutöver avser förslaget inte bara investeringar utan även reinvesteringar. Utskottet anser att de nu aktuella projekten i stället skall finansieras inom utgiftstaket. De möjligheter som budgetlagen medger för lånefinansiering avser investeringar, inte åtgärder som i huvudsak har som syfte att höja standarden på befintliga väg- och järnvägssträckor. Principen för finansiering av investeringar genom lån skall vara att sådana skall vara reserverade för nyinvesteringar i form av sammanhållna och tydligt avgränsade projekt. När det gäller reinvesteringar skall inte lånefinansiering användas. Med det anförda tillstyrks motion 2002/03:T462 (kd) i här behandlade avseenden.

2. Enskilda vägar (punkt 6)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Catharina Elmsäter-Svärd (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 2. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna 2002/03:T226, 2002/03:T235, 2002/03:T251, 2002/03:T280, 2002/03:T283, 2002/03:T288 yrkandena 1 och 3, 2002/03:T289, 2002/03:T295 yrkande

2, 2002/03:T298 yrkande 17, 2002/03:T321 yrkandena 2 och 3, 2002/03:T332, 2002/03:T369, 2002/03:T384, 2002/03:T391, 2002/03:T407, 2002/03:T440, 2002/03:T443, 2002/03:T462 yrkande 9, 2002/03:T466 yrkandena 5 och 6, 2002/03:T498, 2002/03:T502, 2002/03:N270 yrkande 3 samt 2002/03:N304 yrkande 7.

Ställningstagande

Vi anser att de enskilda vägarna har stor betydelse för bl.a. landsbygdens befolkning, näringslivet och det rörliga friluftslivet. Det är utomordentligt viktigt att detta vägnät tillförsäkras de resurser som behövs för att ta igen eftersatt underhåll och för att framöver hålla en god standard. Staten måste därför ta ett större ekonomiskt ansvar för underhållet av de enskilda vägar som är öppna för allmän trafik. Detta kräver radikalt ökade statliga medel och höjda statsbidrag för att klara såväl det mycket omfattande underhållsbehovet som investeringsbehovet. Enligt vår mening är det vidare angeläget att i samband med utvecklandet av ett nytt och rättvist bidragssystem beakta de motionsförslag som väckts om bl.a. en nationell fond för oförutsedda kostnader, statsbidrag för kulturmiljöåtgärder och ansvar för färjeförbindelser.

3. Översyn av Botniabanan finansiering m.m. (punkt 8)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Catharina Elmsäter-Svärd (m), Runar Patriksson (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 3. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:T462 yrkande 6.

Ställningstagande

Vi instämmer med motionärerna om vikten av att Botniabanan genomförs i enlighet med uppställda ekonomiska och tidsmässiga planer. Såsom framhålls i den kristdemokratiska motionen 2002/03:T462 bör dock en översyn av samtliga satsningar när det gäller Botniabanan genomföras snarast. Det är angeläget att stora järnvägsprojekt drivs så att fastlagda planer kan hållas för kostnader och tidsplaner. Erfarenheterna av en rad tidigare stora projekt visar på behovet av en sådan kontroll. Med det anförda tillstyrks motionen i berörd del.

4. Låneram för prioriterade järnvägsprojekt m.m. (punkt 10)

av Johnny Gylling (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 4. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:T462 yrkandena 2 och 4 i denna del och avslår regeringens förslag i proposition 2002/03:1 i denna del.

Ställningstagande

Enligt vår uppfattning avser regeringens förslag om låneram för prioriterade järnvägsprojekt – i likhet med vad som sägs i Kristdemokraternas motion – icke specificerade väg- och järnvägsprojekt. Därutöver avser förslaget inte bara investeringar utan även reinvesteringar. Utskottet anser att de nu aktuella projekten i stället skall finansieras inom utgiftstaket. De möjligheter som budgetlagen medger för lånefinansiering avser investeringar, inte åtgärder som i huvudsak har som syfte att höja standarden på befintliga väg- och järnvägssträckor. Principen för finansiering av investeringar genom lån skall vara att sådana skall vara reserverade för nyinvesteringar i form av sammanhållna och tydligt avgränsade projekt. När det gäller reinvesteringar skall inte lånefinansiering användas. Med det anförda tillstyrks motion 2002/03:T462 (kd) i här behandlade avseenden.

5. Banverkets produktionsverksamhet (punkt 12)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Catharina Elmsäter-Svärd (m), Runar Patriksson (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 5. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:T321 yrkande 9.

Ställningstagande

Banverket har i dag olika roller, nämligen sektorsrollen, den förvaltande/banhållande rollen och produktionsrollen. Visserligen har åtskillnad gjorts mellan beställarsidan och utförarsidan, men enligt utskottets uppfattning har denna uppdelning inte förts tillräckligt långt och otydligheter kvarstår. Beslutet om uppdelningen är inte verkställt fullt ut. Mot den bakgrunden krävs att de konkurrensutsatta verksamheterna bolagiseras. Alla anläggnings- och underhållsarbeten skall upphandlas i konkurrens, och projektering och byggande skall ske i konkurrens mellan marknads aktörer. Härigenom skulle en effektivisering och därmed besparing uppnås.

6. Handelssjöfartens kostnadsansvar (punkt 18)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Catharina Elmsäter-Svärd (m), Runar Patriksson (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 18 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 6. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T249, 2002/03:T264, 2002/03:T321 yrkandena 17 och 18, 2002/03:T340 yrkande 4, 2002/03:T357, 2002/03:T400 och 2002/03:T464 yrkandena 3, 4 och 10.

Ställningstagande

Handelssjöfarten bör enligt vår mening inte belastas med kostnaderna för isbrytningen. Denna bör i stället bekostas över statsbudgeten. Möjligheter till finansiering med hjälp av EU-medel bör prövas under åberopande av de transportnackdelar som framför allt Sverige och Finland drabbas av på grund av de besvärliga vinterförhållandena. Regeringen bör vidare förelägga riksdagen förslag om hur sjöfartens infrastruktur kan finansieras i enlighet med vad som gäller för övrig infrastruktur.

Av propositionen framgår att handelssjöfarten sedan flera år tillbaka belastas med kostnader för en verksamhet som inte kommer den till godo. Den verksamhet det är fråga om avser fritidsbåttrafiken, för vilken handelssjöfarten med sina farledsavgifter måste täcka de belopp som inte finansieras via anslaget för verksamheten. Vi finner det angeläget att Sjöfartsverket genom att rationalisera sin verksamhet minskar medelsbehovet under anslaget och därmed också omfattningen av handelssjöfartens betalningsansvar.

7. Vänersjöfart samt övrig insjö- och kustsjöfart (punkt 19)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Catharina Elmsäter-Svärd (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 19 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 7. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T298 yrkande 10, 2002/03:T402, 2002/03:T464 yrkande 2 och 2002/03:T466 yrkande 21.

Ställningstagande

EU:s transportministrar har sagt sig vilja utveckla kustsjöfarten, vilket är positivt för transportererna. Sverige med sin långa kust och sina långa vatten-

drag skulle tjäna på att kustsjöfarten fick en renässans. Regeringen bör snarast redovisa ett handlingsprogram för kustsjöfarten.

Sjöfarten lämpar sig särskilt väl för bulktransporter som tillhör de mest energieffektiva transportformerna. Den har också begränsad negativ påverkan på omgivningen i fråga om t.ex. buller och trängsel. En del transporter kan lockas över till sjöfart under förutsättning att hamnar och lastsystem fortlöpande moderniseras. Detta gäller särskilt inlandshamnar, framför allt i Vänern och Mälaren där sjötransporter utgör ett attraktivt och säkert alternativ jämfört med järnvägs- och lastbilstransport. Regeringen bör i det fortsatta arbetet med farledsavgifterna försöka hitta ett system som gör att insjöfarten i Sverige kan tryggas.

En stor del av den trafik som skeppats via Vänern har nu – efter de omfattande investeringarna i bannätet och de sänkta banavgifterna – överförs till järnväg. Om utvecklingen fortsätter på samma sätt kommer sjöfartens framtid på Mälaren och Vänern att vara ytterst osäker. Därmed förändras också förutsättningarna för industriell verksamhet. Sjöfarten på Vänern och Mälaren bör ges samma förutsättningar som gäller för inre sjöfart på kontinenten. Där utgör de inre vattenvägarna en del av landtransportsystemet och finansieras på samma sätt som vägar och järnvägar.

Det är nödvändigt att rättvisa trafikavgifter tas ut med utgångspunkt i samhällsekonomisk marginalkostnad. Det skulle omgående göra Vänersjöfarten till det billigaste alternativet för att flytta gods mellan Karlstad och Göteborg. I dag verkar trafikavgifterna i motsatt riktning.

8. Konkurrenssituationen i hamnar (punkt 20)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Catharina Elmsäter-Svärd (m), Runar Patriksson (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 20 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 8. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T231 yrkande 4, 2002/03:T298 yrkande 22 och 2002/03:T321 yrkandena 15 och 16.

Ställningstagande

I Sverige finns i dag ett 50-tal hamnar. Med jämna mellanrum framförs krav på olika former av statlig reglering av hamnverksamheten i syfte att minska antalet hamnar och därmed också konkurrensen. Vi anser att detta resonemang är felaktigt. Hamnar – och andra godsterminaler – skall finnas där behovet finns, och marknaden avgör detta bäst, utan statlig inblandning.

De flesta svenska hamnarna drivs i dag i form av kommunala monopol, i bolags- eller förvaltningsform. Kommunala monopol har inte i något fall visat sig vara en effektiv verksamhetsform. Även i detta fall innebär monopolerna ofta låga eller inga krav på lönsamhet och rationell drift. Som annan kommu-

nal näringsverksamhet bör även hamnverksamheten avregleras och privatiseras.

9. Fritidsbåtsregister (punkt 22 – motiv)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Catharina Elmsäter-Svärd (m), Runar Patriksson (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Ställningstagande

Enligt vår mening behövs inte något 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.

10. Fritidsbåtsregister (punkt 22)

av Claes Roxbergh (mp), Karin Svensson Smith (v) och Mikael Johansson (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 22 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 10. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T319 och motion 2002/03:T429.

Ställningstagande

Frågan om återinförande av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister dras i en seg och märklig långbänk, enligt vår mening. Det är förvånansvärt att det skall vara så svårt att inrätta ett enkelt register, som en gång fanns och fungerade bra under några år, men som sedan revs upp av den borgerliga regeringen i början av 1990-talet.

Ett obligatoriskt register för fritidsbåtar över 7 meter och/eller med motorer på 14 hästkrafter kan vara en rimlig gräns för registreringen. Det viktiga är att få en klar och tydlig siffer- och bokstavsmarkering på skroven så att sjöräddning, kustbevakning och hamnansvariga snabbt kan identifiera ägaren. Det kan handla om att rädda liv, men också om att få tag i miljömarodörer, båtjuvar och andra olämpliga båtförare. Behovet har sedan länge varit akut. Problemen med att införa ett register är bagatellartade i jämförelse med de fördelar systemet ger. Detta kan givetvis också kombineras med en ansvarsförsäkring, obligatorisk eller frivillig.

11. Uppdelning av Luftfartsverket (punkt 29)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Catharina Elmsäter-Svärd (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 29 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 11. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T321 yrkande 23 i denna del, 2002/03:T462 yrkande 21 och 2002/03:T466 yrkande 15.

Ställningstagande

Den sammanblandning av uppgifter som finns inom Luftfartsverket – med både myndighetsuppgifter och produktionsuppgifter – medför en risk för att de privata aktörer som konkurrerar med Luftfartsverkets produktionsuppgift kan missgynnas. Vi anser att statens roll bör begränsas till myndighetsrollen, dvs. ha i uppgift att främja ett säkert, konkurrenskraftigt och miljöanpassat flyg. Regeringen bör därför snarast överväga och lämna förslag till en uppdelning av Luftfartsverket i en myndighetsdel och en produktionsdel. I det sammanhanget kan också övervägas att skilja Luftfartsinspektionen från Luftfartsverket, så att inspektionen kan granska alla aktörer på marknaden utifrån samma förutsättningar. Genom en uppdelning av Luftfartsverket skulle man bidra till en stärkt konkurrens inom luftfarten. Samtidigt skulle statens kontrollmöjligheter förbättras; en positiv utveckling av luftfarten förutsätter en effektiv och väl fungerande myndighetsutövning. Genom ett uttalande av riksdagen av denna innebörd tillgodoses här behandlade motioner.

12. Bolagisering och privatisering av Luftfartsverkets produktionsdel (punkt 30)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Catharina Elmsäter-Svärd (m), Runar Patriksson (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 30 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 12. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T298 yrkande 3 och 2002/03:T321 yrkande 23 i denna del.

Ställningstagande

En uppdelning av Luftfartsverket i myndighetsuppgifter och i produktionsuppgifter är ett första viktigt steg för att få en effektivare organisation inom luftfarten. Enligt vår uppfattning bör ett andra steg vara att bolagisera den del

som tilldelas produktionsuppgifter. En sådan åtgärd skulle förbättra förutsättningarna för svenskt flygs internationella utveckling. Riksdagen bör uttala sig till förmån för en sådan inriktning.

13. Ägande av flygplatser (punkt 31)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Catharina Elmsäter-Svärd (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 31 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 13. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T321 yrkande 21 och 2002/03:T466 yrkande 16.

Ställningstagande

Enligt vår uppfattning saknas det bärkraftiga skäl för att flygplatser skall vara i statlig ägo. Tvärtom kan privatägda flygplatser agera på marknadsmässiga villkor och därmed få förbättrade möjligheter att hävda sig. Ett annat – och angeläget – skäl för privatisering av statliga flygplatser är att man härigenom skulle kunna få in kapital som kan användas för infrastrukturinvesteringar. Även en delprivatisering kan vara tänkbar, åtminstone i ett första skede. De flygplatser som i första hand bör komma i fråga är Arlanda, Landvetter och Sturup, som alla tre genom sin storlek och sina lägen har goda möjligheter till lönsamhet. Regeringen bör snarast förelägga riksdagen ett förslag med detta innehåll.

14. Avreglering och konkurrens inom luftfarten (punkt 32)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Catharina Elmsäter-Svärd (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 32 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 14. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T298 yrkande 18 och 2002/03:T321 yrkande 20.

Ställningstagande

Konkurrensen inom det svenska inrikesflyget är fortfarande bristfällig genom en rad olika etableringshinder. Den avreglering som genomfördes i branschen år 1992 har inte gett tillräckligt resultat. Det är angeläget att åtgärder av olika slag vidtas för att konkurrensen inom flyget skall komma till stånd, inte minst

genom att möjligheten för lågprisföretag att etablera sig på marknaden underlättas. Det bör ankomma på regeringen att vidta åtgärder i detta syfte.

15. Slottidssystemet (punkt 33)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Catharina Elmsäter-Svärd (m), Runar Patriksson (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 33 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 15. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T203, 2002/03:T298 yrkande 19 och 2002/03:T321 yrkande 19.

Ställningstagande

Vi anser att frågan om slottidssystem måste få en snar lösning. Det är inte tillfredsställande att någon konkret åtgärd ännu inte har vidtagits, och detta trots att frågan har utretts i olika sammanhang och att förslag till lösningar redan finns. Det är viktigt att Luftfartsverket som myndighet inte agerar konkurrenshämmande, t.ex. genom att ge bättre start- och landningstider till SAS och andra flygbolag som dominerar marknaden. Nyetablerade flygbolag får svårt att erhålla attraktiva slottider. Visserligen är det möjligt i dag för flygbolagen att byta slottider med varandra, men det är inte troligt att ett flygbolag byter bort attraktiva slottider till konkurrerande eller nystartade flygbolag. Ett effektivt sätt att komma till rätta med problemen med etableringshinder och andra konkurrensbegränsningar som är en följd av hittillsvarande system är att införa någon form av handel med slottider. Enligt vår uppfattning bör pågående arbete inom EU för ett gemensamt system inte hindra att handel med slottider införs i enlighet med krav i de motioner som här behandlas. Genom en sådan åtgärd blir motionerna tillgodosedda i berörd del.

16. Statens ägande i SAS (punkt 34)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Catharina Elmsäter-Svärd (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 34 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 16. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T298 yrkande 2, 2002/03:T462 yrkande 22 och 2002/03:T466 yrkande 17.

Ställningstagande

Statens ägarandel i SAS bör säljas ut så snart de marknadsmässiga förutsättningarna föreligger. Enligt vår uppfattning finns inget skäl för staten att ägarmässigt vara engagerad i flygbolag. Det kan konstateras att ett SAS med statligt ägande – trots avregleringen av branschen – har haft och därtill kunnat behålla en monopolliknande marknadsställning. Det är olyckligt att staten både beslutar om branschens villkor genom regleringar och samtidigt är ägare till en av aktörerna i branschen. Även av principiella skäl bör ägandet av SAS spridas. Vidare kommer en utförsäljning att generera medel för användning antingen till amortering av statsskulden eller investeringar i infrastrukturen.

17. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (punkt 35)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Catharina Elmsäter-Svärd (m), Runar Patriksson (fp) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 35 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 17. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T321 yrkande 22 och 2002/03:T339 samt avslår motionerna 2002/03:T282, 2002/03:T326, 2002/03:T344, 2002/03:T462 yrkande 23 och 2002/03:T466 yrkandena 18 och 19.

Ställningstagande

Det är viktigt att Storstockholmsområdet som tillväxtregion ges tillräckliga förutsättningar för att växtkraften skall kunna tillgodoses. Samtidigt kan konstateras att regionen har ett geografiskt perifert läge. Detta innebär att tillgängligheten med flyg måste vara god om regionen skall kunna klara sig i den internationella konkurrensen. Det bör också betonas att en tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet samtidigt är en nationell angelägenhet. Emellertid råder det en stor brist på flygplatskapacitet i denna del av Sverige, vilket skapar stora trängselproblem. Mot den bakgrunden måste de hinder som finns för en utökad flygplatskapacitet undanröjas och frågan nu få en lösning. Regeringen har i sina direktiv till Stockholmsberedningen uttalat att det inte längre är aktuellt med en ny flygplats i Stockholms södra delar. Den enda möjligheten som återstår är Bromma. Denna flygplats bör alltså finnas kvar. Det bör påpekas att cityflygplatser finns i de flesta av världens ledande städer. Allmänflyget fyller också en viktig funktion, bl.a. för utbildning av nya piloter och för att piloter med certifikat skall kunna upprätthålla sin kompetens när det gäller antalet flygtimmar. Regeringen har beslutat, utan att ha angivit något alternativ, att de båda allmänflygfälten Tullinge och Barkarby skall läggas ned. Dessutom är allmänflyget på Bromma hotat. Det är heller inte möjligt av flera skäl att allmänflyget får plats på Arlanda. Det är därför

angeläget att det fastställs vem som skall ha ansvaret för att huvudstadsregionen inte blir helt utan möjlighet till allmänflyg inom en rimlig närhet.

Vi anser att Stockholmsberedningen, som har att behandla hithörande frågor, bör ta fasta på de synpunkter som nu har framförts. Regeringen bör ombesörja att så sker.

18. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (punkt 35)

av Claes Roxbergh (mp), Karin Svensson Smith (v), Sven Bergström (c) och Mikael Johansson (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 35 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 18. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T282, 2002/03:T344, 2002/03:T466 yrkandena 18 och 19 och avslår motionerna 2002/03:T321 yrkande 22, 2002/03:T326, 2002/03:T339 och 2002/03:T462 yrkande 23.

Ställningstagande

Vi vill peka på de allvarliga nackdelar som är förknippade med Bromma flygplats. Denna flygplats, med sitt centrala läge i Stockholm, medför en kraftig miljöstörning genom buller och luftföroreningar för alla de 100 000-tals människor som bor i närheten av flygplatsen. Ytterligare en nackdel är av säkerhetsmässig art: det omfattande privatflyget medför statistiskt sett större risk för haverier – jämfört med linjeflyget – och det är olyckligt att sådant flyg tillåts i en storstad. Samtidigt innebär flygverksamheten att det inte – vare sig av miljö- eller säkerhetsskäl – går att bygga nya bostadsområden på en i övrigt mycket attraktiv mark. Slutsatsen är att Bromma bör avvecklas och avtalet mellan staten och Stockholms stad bör sägas upp. Fram till avvecklingen bör ingen ökning av antalet flygrörelser tillåtas.

19. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (punkt 35)

av Johnny Gylling (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 35 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 19. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T326 och 2002/03:T462 yrkande 23 samt avslår motionerna 2002/03:T282, 2002/03:T321 yrkande 22, 2002/03:T339, 2002/03:T344 och 2002/03:T466 yrkandena 18 och 19.

Ställningstagande

Frågan om en tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholmsregionen är viktig inte bara för den regionen utan för hela Sverige. Kristdemokraterna anser dels att Arlanda skall byggas ut, dels att en ny flygplats nära Stockholm skall skapas som ersättning för den avveckling av Bromma efter år 2011 som är nödvändig.

När det för det första gäller Arlanda kan vi konstatera att dess tredje bana håller på att färdigställas. När denna väl tas i bruk kommer den sannolikt att vara fullt utnyttjad. Det är därför väsentligt att Luftfartsverket ges goda möjligheter att – inför förväntad ökad efterfrågan på kapacitet – ta fram planeringsunderlag för en fjärde bana.

När det för det andra gäller ersättning för Bromma flygplats vill vi betona vikten av att Stockholm, som rikets huvudstad, måste ha goda förbindelser genom bl.a. en ”lokal” flygplats. Detta är angeläget av flera skäl. Ett är att affärsflyget till och från Stockholm måste ha en sådan lokal placering. Ett annat är att det bör finnas ett alternativ till Arlanda i framtiden. Härigenom skapas förutsättningar för konkurrens mellan flygplatser och underlättar för t.ex. det viktiga regionalflyget och för nyetablerade flygbolag att få tillgång till start- och landningstider. Bromma fungerar som en sådan lokal flygplats, men flygplatsen har en rad nackdelar i form av buller, utsläpp av skadliga ämnen och olycksrisker för dem som bor eller vistas i berörda områden. Det som är problematiskt är att avtalet för Bromma löper ut år 2011 utan att regeringen har presenterat något realistiskt alternativ till Bromma. Tvärtom har regeringen slagit fast att en ny flygplats i den södra delen av Stockholms län ”inte är möjlig”. Det kan därför befaras att regeringen bäddar för att avtalet med Bromma skall komma att förlängas. För att Bromma skall kunna avvecklas i samband med att avtalet löper ut så krävs en ny flygplats med motsvarande fördelar utan de nackdelar som har pekats på i motionen. Vi utgår från att Stockholmsberedningen ges i uppdrag att utreda frågan om flygplatskapacitet i Storstockholmsområdet i enlighet med vad Kristdemokraterna nu har förordat. Genom ett uttalande av riksdagen i denna riktning tillgodoses förslaget i motionerna 2002/03:T326 (kd) och 2002/03:T462 (kd).

20. Regionalt flyg m.m. (punkt 38)

av Erling Bager (fp), Runar Patriksson (fp) och Sven Bergström (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 38 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 20. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T287, 2002/03:T298 yrkande 20, 2002/03:T430 och 2002/03:T466 yrkande 14.

Ställningstagande

De regionala flygplatserna har en stor betydelse för utveckling och tillväxt i landet och kommer – enligt vår bedömning – att så ha även i framtiden. Inte minst i glesbygden – oftast i de regioner i inlandet som har litet befolkningsunderlag – är det regionala flyget viktigt. Samtidigt är det svårt att driva en sådan verksamhet på rent kommersiella grunder, och för att detta slags flyg skall kunna överleva måste flygplatserna ges ett visst statligt stöd.

Vi är också av den uppfattningen att driftbidraget till flygplatserna inte kan sänkas – såsom föreslås i budgetpropositionen – innan ett nytt bidragssystem har utretts. Genom ett uttalande av riksdagen av den nu angivna innebörden blir här behandlade motioner tillgodosedda.

21. Skydd mot brottsliga handlingar (punkt 39)

av Johnny Gylling (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 39 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 21. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:T462 yrkande 20.

Ställningstagande

Vi anser att den hittillsvarande ordningen för s.k. särskild passagerar- och bagagekontroll på flygplats inte har varit tillfredsställande. Den har nämligen inneburit 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. Nu har skärpta bestämmelser införts, vilket också visar på det behov av en hög ambitionsnivå som Kristdemokraterna har motionerat om under flera år. Innebörden i motion 2002/03:T462 (kd) är att nivån på luftfartsskyddet måste vara fortsatt hög och att ambitionen måste vara att stärka skyddet ytterligare.

22. Riktlinjer m.m. för trafikupphandlingen (punkt 41)

av Karin Svensson Smith (v) och Sven Bergström (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 41 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 22. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T217, och 2002/03:T466 yrkande 9 samt bifaller delvis motionerna 2002/03:T274, 2002/03:T366, 2002/03:T383 och 2002/03:T496 yrkandena 12–14.

Ställningstagande

Vi anser att *statens ansvar för kollektivtrafik i glesbygd* kräver insatser för att upprätthålla en väl fungerande trafikförsörjning. Som motivering vill vi framhålla att staten har ett ansvar för en väl fungerande infrastruktur i alla delar av landet. Detta ansvar omfattar upprätthållande av kollektivtrafik på rimlig nivå även i glesbygder. Vidare gäller ansvaret inte bara interregional trafik utan också trafik inom länen. I glesbygder är det svårt att bedriva trafik som är lönsam. Samtidigt har kollektivtrafiken stor betydelse för många grupper, inte minst arbetspendlare samt ungdomar och äldre runt om i bygderna. Ett tydligt exempel på att man nu riskerar en avveckling i stället för en utveckling när det gäller kollektivtrafiken är att när det avtal om ekonomiskt bidrag som finns mellan Rikstrafiken och Länstrafiken i de fyra nordligaste länen nu kommer att upphöra nästa år finns en stor risk att bidraget kan komma att sänkas kraftigt.

Med hänvisning till de problem som kollektivtrafiken för närvarande har i glesbygden och då särskilt i de nordliga länen bör därför riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening att åtgärder snarast bör genomföras i syfte att trygga behovet av tillfredsställande resmöjligheter. Med det sagda tillstyrks de centerpartistiska motionerna om kollektivtrafik i glesbygd. I sammanhanget kan även hänvisas till de vänsterpartistiska motionerna om en utveckling av kollektivtrafiken i landet som väckts under den allmänna motionstiden hösten 2002.

23. Färjetrafiken över Kvarken (punkt 42)

av Sven Bergström (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 42 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 23. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:T472 och bifaller delvis motionerna 2002/03:T256 och 2002/03:T506.

Ställningstagande

Vi anser att färjetrafiken över Kvarken – mellan Umeå i Västerbotten och Vasa i Österbotten – är mycket angelägen för utvecklingen i de berörda regionerna. Denna trafik är emellertid också angelägen för EU:s nordliga regioner och för det arktiska samarbetet. Den svensk-finska integrationen mellan människor, mellan offentlig verksamhet och mellan företag är starkt beroende av goda kommunikationer. Så är t.ex. turistnäringen i fjällen beroende av en bra färjeförbindelse över Kvarken.

Den finska statens starka engagemang för att säkerställa färjetrafiken kommer till uttryck genom att verksamheten stöds med statliga medel. Den svenska staten tar emellertid inte sitt ansvar genom ett motsvarande stöd. Detta försämrar möjligheterna till en positiv utveckling för såväl Västerbotten

som andra delar av landet, inte minst mot bakgrund av den strategiska betydelsen av pågående och planerade projekt för trafikkorridoren från Norge över Västerbotten till Finland, Ryssland och de baltiska länderna.

24. Långsiktig lösning för Gotlandstrafiken (punkt 43)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Catharina Elmsäter-Svärd (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 43 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 24. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T231 yrkandena 1–3, 2002/03:T434, 2002/03:T466 yrkande 22, 2002/03:T489 och 2002/03:N266 yrkande 7.

Ställningstagande

Vi anser att det är angeläget att en långsiktig lösning för Gotlandstrafiken nu kommer till stånd. Frågan har utretts gång på gång utan att regeringen har presenterat något förslag för riksdagen. Den senaste utredningen – med ett förslag om en garanterad transportstandard för Gotland – innehåller många intressanta förslag, särskilt det som gäller det tidigare riksdagsbeslutet om ett avskaffande av Gotlandstillägget samt en sänkning av längdmetertaxa. Ett par av förslagen har visserligen genomförts, men detta har samtidigt bidragit till att frågan förhalas ytterligare i Regeringskansliet. Detta status quo kan inte längre accepteras. Företagandet på Gotland blir lidande, eftersom fasta spelregler är en oundgänglig förutsättning för att näringslivet skall kunna verka och utvecklas. Riksdagen bör ge regeringen detta till känna. Genom en sådan åtgärd blir de nu berörda motionerna tillgodosedda.

25. Uppdelning och försäljning av Posten AB (punkt 49)

av Elizabeth Nyström (m), Catharina Elmsäter-Svärd (m) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 49 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 25. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:T337 yrkande 1.

Ställningstagande

Posten är ett monopolföretag som enligt vår mening försöker strypa all form av konkurrens. Omorganisationen av Posten har medfört att Posten inte klarar av att dela ut brev fem dagar i veckan och därmed riskerar bryta mot bestäm-

melserna i postlagen. Vi anser därför att Posten AB bör delas upp och privatiseras.

26. Postservice (punkt 50)

av Karin Svensson Smith (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 50 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 26. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:T281, bifaller delvis motion 2002/03:T298 yrkande 23 och avslår motionerna 2002/03:T265, 2002/03:T294, 2002/03:T297, 2002/03:337 yrkande 2, 2002/03:T387, 2002/03:T398, 2002/03:T463 yrkandena 1 och 2, 2002/03:T469 och 2002/03:T496 yrkande 11.

Ställningstagande

Postens uppgift att agera på en konkurrensutsatt marknad samtidigt som den skall ansvara för en fullgod service är enligt vår uppfattning en uppgift som är svår att få ihop ekonomiskt. Privata företag kan åta sig de delar av verksamheten som är vinstgivande, medan Posten kan ta hand om de delar som är kostnadskrävande. Regeringen bör därför låta utvärdera den samhällsekonomiska lönsamheten av Postens avreglering och omorganisation.

Även följderna på arbetsmarknaden och arbetsmässiga följder måste utvärderas. Antalet postkontor och serviceställen har minskat kraftigt och därmed antalet anställda, vilket i huvudsak har drabbat kvinnor. Kassaservicen är en starkt kvinnodominerad verksamhet, och därför är det flest kvinnor som påverkats av omstruktureringen. Monotona arbetsuppgifter har skiljts från mer kvalificerade uppgifter. Arbetet har utarmats på kvalitet och omväxling.

Vi anser även att servicen har försämrats. Informationen till allmänheten har upplevts som otillräcklig. Postärenden måste uträttas på olika ställen. Personal i t.ex. matbutiker har saknat tillräcklig utbildning. Antalet postserviceställen har minskat i stor utsträckning. Därför menar vi att regeringen även bör låta utvärdera konsekvenserna för allmänheten av Postens avreglering och omorganisation när det gäller service.

Slutligen finner vi att tillgängligheten för funktionshindrade och rullstolsburna har försämrats när de hänvisats till matbutiker och bensinmackor som inte alltid är handikappanpassade. Enligt uppgift från De handikappades riksförbund (DHR) visar ungefär var tredje serviceställe brister ur tillgänglighetssynpunkt. Därför vill vi att regeringen utvärderar konsekvenserna av Postens avreglering och omorganisation även när det gäller tillgänglighet.

Särskilda yttranden

Utskottets beredning av ärendet har föranlett följande särskilda yttranden. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Anslag inom utgiftsområde 22 (punkt 1)

av Elizabeth Nyström (m), Catharina Elmsäter-Svärd (m) och Jan-Evert Rådström (m).

Bakgrund

Trafikutskottet har under beredningen av detta betänkande arbetat under förutsättningen att en riksdagsmajoritet bestående av socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister den 4 december 2002 kommer att fastställa ekonomiska ramar för de olika utgiftsområdena i den statliga budgeten för år 2003, som för utgiftsområde 22 Kommunikationer uppgår till 25 858 miljoner kronor. Den av Moderata samlingspartiet föreslagna ramen var större, 26 535 miljoner kronor.

Moderata samlingspartiet har i parti- och kommittémotioner förordat en annan inriktning av den ekonomiska politiken och budgetpolitiken. Ett övergripande mål för den ekonomiska politiken bör vara att möjliggöra ökad tillväxt. Då måste utgiftskvoten sänkas. För detta krävs bl.a. en moderniserad arbetsmarknad, avregleringar, sänkta skatter och lägre offentliga utgifter. Antalet sjukskrivna och förtidspensionerade måste minska genom att sjukvård och rehabilitering förbättras.

Våra förslag syftar också 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 har små eller inga möjligheter att påverka sin egen situation. Vi slår också fast att det allmänna skall tillföras resurser för att på ett tillfredsställande sätt kunna genomföra de uppgifter som måste vara gemensamma. Avsevärda resurser tillförs t.ex. för att bryta den ökade sjukfrånvaron och de ökande förtidspensioneringarna.

Vårt budgetalternativ – med våra förslag till utgiftstak, anslagsfördelning och skatteförändringar – bör ses som en helhet där inte någon eller några delar kan brytas ut och behandlas isolerat från de andra. Om riksdagens majoritet den 4 december beslutar om ramar för de olika utgiftsområdena i enlighet med finansutskottets förslag och därmed väljer 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 rör anslagsberäkningen för år 2003. Vår politik har närmare utvecklats i partimotion 2002/03:Fi231 och i kommittémotionerna 2002/03:T321 och 2002/03:T480.

Utgångspunkter

En väl utbyggd och fungerande infrastruktur är en förutsättning för att vardagsliv och arbetsliv skall fungera, för att företag skall kunna växa och för att en god utveckling av vårt land och dess invånares välfärd skall kunna tryggas. Alla prognoser tyder på att trafiken på våra vägar kommer att fortsätta att öka kraftigt. Regeringen väljer dock att i samarbetet med sina tillväxtfientliga stödpartier blunda för de konsekvenser som den ökade trafiken kommer att få genom ökad belastning, hårdare slitage och sämre trafiksäkerhet. De svenska vägarna är i ett mycket dåligt skick på grund av nedskuret och uteblivet underhåll de senaste åren. Det är enligt vår mening angeläget att så fort som möjligt få i gång de nödvändiga investeringarna.

Väginfrastruktur

För nästa budgetår föreslår vi en höjning av anslaget med 2 miljarder kronor, jämfört med regeringens förslag. Med denna anslagsnivå skapas ökade resurser till vägutbyggnad och möjliggörs åtgärder i syfte att minska antalet dödade i trafiken. Dessutom kan statsbidraget till enskilda vägar ökas, vilket ger landsbygdsboende förbättrade kommunikationer och ökad vardagstrygghet.

Vad gäller det statliga vägnätet ser vi en fortsatt utbyggnad av landets motorvägsnät, med inriktning på en komplett motorvägsförbindelse mellan de tre största städerna, samt den nordiska triangeln, som särskilt angelägen. Inom storstadsregionerna finns många viktiga projekt som snarast måste komma till utförande. För vissa av dessa bör en alternativ finansieringslösning i form av PPP väljas.

Vägverkets administrationsanslag kan enligt vår mening minskas med 60 miljoner kronor för nästa budgetår. Förslaget innebär en markering av att arbetet med administrativa rationaliseringar inom myndigheten bör fullföljas med kraft.

Järnvägsinfrastruktur

Behovet av investeringar på det svenska järnvägsnätet är stort. I konkurrensen om investeringsmedel är det dock viktigt att utvärdera vilka projekt som

kommer att vara ekonomiskt lönsamma. Investeringsbesluten måste baseras på gedigna såväl tekniska som miljömässiga och samhällsekonomiska analyser. Underhållet av spåranläggningarna är eftersatt, och tendensen är att det avhjälpande underhållet ökar på bekostnad av det förebyggande.

För närvarande täcker staten en stor del av underhållskostnaderna med budgetmedel. Trafikslagets kostnader skall så långt det är möjligt bäras av den egna verksamheten. Därför bör enligt vår uppfattning drift- och underhållskostnaderna på järnvägsområdet huvudsakligen täckas av trafikavgifter. Regeringen bör därför återkomma med förslag om höjda banavgifter. För nästa budgetår har vi mot denna bakgrund inräknat en avgiftshöjning med 690 miljoner kronor.

På samma sätt som genomförs inom Vägverket bör även Banverket effektivisera sin administration. Motsvarande anslag bör räknas ned med 40 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag.

Vi vill i sammanhanget rikta kritik mot att utskottsmajoriteten anger att en utgångspunkt för det fortsatta arbetet inom politikområdet är att Norrbotten-banan skall byggas. Att utan någon ingående prövning peka ut ett enskilt investeringsprojekt föregriper pågående planeringsprocess och undergräver planeringssystemets trovärdighet och legitimitet. Med hänsyn dessutom till att projektet preliminärt har kostnadsberäknats till minst 12 miljarder kronor samtidigt som dess samhällsekonomiska nytta är oklar finns betydande risk för misshushållning. Enligt vår mening bör investeringar planeras med stor omsorg för att trygga en effektiv medelsanvändning. Det innebär att Norrbotten-banan, i likhet med alla andra investeringsprojekt, bör prövas efter dess samhällsekonomiska nytta och inte efter dess eventuella politiska värde framsprunget i sena förhandlingar om regeringsmakten.

Övriga områden

Vi är motståndare till statliga näringsstöd och därmed också till det statliga sjöfartsstödet, som nyligen byggts ut till att också omfatta passagerarfärjor i internationell trafik. Stödet bör enligt vår uppfattning upphöra. Med vårt förslag blir Rederinämnden överflödig, varför dess administrationsanslag på drygt 3 miljoner kronor kan avvecklas.

Anslaget för ersättning för fritidsbåtsändamål är, menar vi, egentligen en restpost i Sjöfartsverkets verksamhet med en endast begränsad koppling till fritidsbåtar. Det bör därför för nästa budgetår minskas med 30 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. Sjöfartsverkets kostnader bör generellt kunna minskas genom fortsatt rationalisering och en förändrad organisation, inte minst inom sjöräddningsverksamheten.

Regeringen föreslår att 790 miljoner kronor anvisas till trafikupphandling. Vårt budgetalternativ innebär en besparing om 100 miljoner kronor, jämfört med regeringens förslag. Genom en effektiviserad upphandlingsorganisation och ett ökat samarbete med trafikhuvudmännen bör en rimlig trafikstandard kunna upprätthållas även med den lägre anslagsnivå som vi förordar. Andra trafiklösningar än tågtrafik bör också kunna prövas.

Staten har under många år lämnat ersättning till Posten för upprätthållande av grundläggande kassaservice i hela landet. För nästa år föreslår regeringen 400 miljoner kronor. Vi motsätter oss inte att staten bidrar till kassaservice i de fall förutsättningar för kommersiell verksamhet saknas, men då skall verksamheten handlas upp. Kraven på service bör definieras till omfång och innehåll, korrekta anbudshandlingar bör upprättas och upphandlingen bör även i övrigt genomföras med iakttagande av de regler som gäller för offentlig upphandling enligt svensk lag och gemenskapsrätten. Med hänvisning härtill avstyrker vi regeringens förslag till ersättning till Posten AB.

2. Anslag inom utgiftsområde 22 (punkt 1)

av Erling Bager (fp) och Runar Patriksson (fp).

Bakgrund

Trafikutskottet har under beredningen av detta betänkande arbetat under förutsättningen att en riksdagsmajoritet bestående av socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister den 4 december 2002 kommer att fastställa ekonomiska ramar för de olika utgiftsområdena i den statliga budgeten för år 2003, som för utgiftsområde 22 Kommunikationer uppgår till 25 858 miljoner kronor. Den av Folkpartiet liberalerna föreslagna ramen var mindre, 24 940 miljoner kronor. Under förutsättning att riksdagen beslutar i enlighet med finansutskottets förslag deltar vi inte i det nu aktuella beslutet om anslagsfördelning inom utgiftsområde 22.

I det följande redovisar vi i sammanfattning Folkpartiets transportpolitiska alternativ, huvudsakligen i de delar som rör beräkningen av anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Partiets politik har utvecklats närmare i partimotion 2002/03:Fi232 samt i kommittémotion 2002/03:T298.

Utgångspunkter

Fungerande kommunikationer är en förutsättning för att tillväxt skall kunna skapas. För enskilda människors välfärd är också goda kommunikationer avgörande. Bra kommunikationer underlättar arbetspendling och därmed möjligheterna att bo och arbeta på olika platser. En väl utformad trafikpolitik är av allra största betydelse även sett ur ett företags- eller regionalpolitiskt perspektiv. Tyvärr finns det stora brister i dagens infrastruktur, inte minst i form av undermåliga och trasiga vägar som effektivt hindrar t.ex. råvarutransporter till industrin. Folkpartiet anser att det främst måste satsas på vägarna den närmaste tiden, och vi har därför för detta ändamål avsatt mer medel än regeringen. Det är vidare enligt vår mening viktigt med alternativa finansieringsformer inom infrastrukturområdet. Vi är därför beredda att positivt pröva s.k. PPP-finansiering av vägar och järnvägar.

Väg och järnväg

Det behövs ökade medel för att förbättra vägnätet. Därför föreslår vi för budgetåret 2003 att 1 miljard kronor anslås utöver vad som föreslås i budgetpropositionen.

Folkpartiet anser att det är angeläget att det befintliga järnvägsnätet får pengar som skall användas till att få nätet att fungera och hålla en hög kvalitet. Vad gäller nyinvesteringar i järnvägsnätet anser Folkpartiet att man i första hand skall satsa på sådana projekt som har en stor samhällsekonomisk betydelse. I dagens ansträngda budgetläge har vi därför avsatt 1,7 miljarder kronor mindre än regeringen till järnvägarna.

Härutöver innebär vårt budgetalternativ besparingar på Vägverkets och Banverkets administrationsanslag med sammanlagt 155 miljoner kronor.

Vi vill i sammanhanget rikta kritik mot att utskottsmajoriteten anger att en utgångspunkt för det fortsatta arbetet inom politikområdet är att Norrbotten-banan skall byggas. Att utan någon ingående prövning peka ut ett enskilt investeringsprojekt föregriper pågående planeringsprocess och undergräver planeringssystemets trovärdighet och legitimitet. Med hänsyn dessutom till att projektet preliminärt har kostnadsberäknats till minst 12 miljarder kronor samtidigt som dess samhällsekonomiska nytta är oklar finns betydande risk för misshushållning. Enligt vår mening bör investeringar planeras med stor omsorg för att trygga en effektiv medelsanvändning. Det innebär att Norrbotten-banan, i likhet med alla andra investeringsprojekt, bör prövas efter dess samhällsekonomiska nytta och inte efter dess eventuella politiska värde frammanför i sena förhandlingar om regeringsmakten.

Luftfart

På många håll har de regionala flygplatserna spelat en stor roll för mindre orter i deras kontakt med övriga Sverige. Folkpartiet anser att dessa regionala flygplatser också i framtiden har stor betydelse och måste ges ett visst statligt stöd för att kunna överleva. Detta är inte minst viktigt i våra glesbygdsområden. Regeringen föreslår i budgeten en viss nedtrappning av driftbidraget till de regionala flygplatserna och aviserar samtidigt ett nytt bidragssystem från 2004. Folkpartiet anser att driftbidraget inte kan sänkas innan ett nytt bidragssystem utretts. Mot denna bakgrund förordar vi att anslaget för driftbidrag till kommunala flygplatser återställs och räknas upp med 5 miljoner kronor.

3. Anslag inom utgiftsområde 22 (punkt 1)

av Johnny Gylling (kd).

Bakgrund

Trafikutskottet har under beredningen av detta betänkande arbetat under förutsättningen att en riksdagsmajoritet bestående av socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister den 4 december 2002 kommer att fastställa ekonomiska ramar för de olika utgiftsområdena i den statliga budgeten för år

2003, som för utgiftsområde 22 Kommunikationer uppgår till 25 858 miljoner kronor. Under förutsättning att riksdagen beslutar i enlighet med finansutskottets förslag deltar vi inte i det nu aktuella beslutet om anslagsfördelning inom utgiftsområde 22. Den av Kristdemokraterna föreslagna ramen var större, 29 119 miljoner kronor.

I det följande redovisar vi i sammanfattning våra uppfattningar och förslag rörande kommunikationspolitiken, främst i de delar som rör anslagsberäkningen för år 2003. Vår politik har närmare utvecklats i partimotion 2001/02:Fi233 samt i kommittémotion 2002/03:T462.

Utgångspunkter

Kristdemokraternas syn på kommunikationer har två utgångspunkter: välbefinnande och miljöhänsyn. Bra kommunikationer är en förutsättning för att vårt land skall kunna öka sysselsättning, tillväxt och välbefinnande. För ett glesbefolkat land som Sverige med långa avstånd har transportererna särskilt stor betydelse. Men transportererna innebär otvetydigt en miljöbelastning. Därför krävs ytterligare insatser för att minska de skadliga utsläppen. För långsiktig hållbarhet måste de mest miljövänliga alternativen utvecklas. I enlighet härmed måste järnvägens och sjöfartens ställning stärkas samtidigt som fossila bränslen fasas ut ur vägtrafiken. Kristdemokraterna anser vidare att det finns en rad angelägna investeringar som bör tidigareläggas och effektiviseras genom att projekt genomförs i partnerskap med den privata sektorn (PPP). Mot denna bakgrund bör ramen för utgiftsområdet utökas med 3 261 miljoner kronor år 2003 jämfört med regeringens beräkning

Väg och järnväg

Regeringens transportpolitik har inneburit att eftersläpningarna i de uppställda investeringsplanerna accelererat ytterligare. Likaså är vägunderhållet eftersatt på ett oacceptabelt sätt. Utvecklingen för Sverige allt längre ifrån de transportpolitiska målen.

För underhåll och investeringar i vägar, järnvägar och farleder under perioden 2003–2004 avsätter Kristdemokraterna 4,3 miljarder kronor mer i anslag än vad regeringen föreslagit. Av detta reserveras 1 miljard kronor till ett förbättrat vägunderhåll, varav 300 miljoner kronor för år 2003. Anslagsposten drift och underhåll av enskilda vägar föreslås öka med 10 %; detta innebär en årlig ökning med 60 miljoner kronor i förhållande till regeringens förslag. För att stärka järnvägen som transportsätt satsar Kristdemokraterna under perioden 200 miljoner kronor mer än regeringen på banhållning.

Kristdemokraterna avvisar liksom förra året regeringens förslag om en låneram i Riksgäldskontoret om 3 miljarder kronor för år 2003 till ett antal ospecificerade väg- och järnvägsprojekt, inkluderande åtgärder för bärighet och tjälsäkring. Dessa investeringar och reinvesteringar förmår regeringen inte inrymma under utgiftstaket. Åtgärder för att höja standarden på befintliga väg- och järnvägssträckor bör i enlighet med budgetlagens huvudregel finan-

sieras med anslag över statsbudgeten. Kristdemokraterna inrymmer därför denna infrastruktursatsning inom utgiftstaket.

Finansiering av infrastruktur genom lån skall vara reserverat för nyinvesteringar i form av sammanhållna och tydligt avgränsade projekt. Som ett långsiktigt alternativ till regeringens kortsiktiga länepolitik efterlyser Kristdemokraterna ett omfattande program för investeringar i partnerskap med den privata sektorn (PPP, public-private partnership).

Vi vill i sammanhanget rikta kritik mot att utskottsmajoriteten anger att en utgångspunkt för det fortsatta arbetet inom politikområdet är att Norrbottenbanan skall byggas. Att utan någon ingående prövning peka ut ett enskilt investeringsprojekt föregriper pågående planeringsprocess och undergräver planeringssystemets trovärdighet och legitimitet. Med hänsyn dessutom till att projektet preliminärt har kostnadsberäknats till minst 12 miljarder kronor samtidigt som dess samhällsekonomiska nytta är oklar finns betydande risk för misshushållning. Enligt vår mening bör investeringar planeras med stor omsorg för att trygga en effektiv medelsanvändning. Det innebär att Norrbottenbanan, i likhet med alla andra investeringsprojekt, bör prövas efter dess samhällsekonomiska nytta och inte efter dess eventuella politiska värde frammanför i sena förhandlingar om regeringsmakten.

Effektivisering av myndigheter m.m.

Det ansträngda ekonomiska läget i Sverige i dag innebär att vissa nedprioriteringar behöver göras i förhållande till regeringens budget, vilken står på en osäker finansiell grund. Kristdemokraterna har noggrant prövat möjligheterna att genom en effektivisering av verksamheten spara på administrationsanslagen. Enligt vår bedömning är det för budgetåret 2003 möjligt att uppnå en besparing med sammanlagt 39 miljoner kronor. Minskningen bör fördelas på anslagen till Vägverket, Banverket, Rikstrafiken, SIKa, Post- och telestyrelsen samt på anslagen för viss internationell verksamhet och informationsteknik.

4. Anslag inom utgiftsområde 22 (punkt 1)

av Sven Bergström (c).

Bakgrund

Trafikutskottet har under beredningen av detta betänkande arbetat under förutsättningen att en riksdagsmajoritet bestående av socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister den 4 december 2002 kommer att fastställa ekonomiska ramar för de olika utgiftsområdena i den statliga budgeten för år 2003, som för utgiftsområde 22 Kommunikationer uppgår till 25 858 miljoner kronor. Den av Centerpartiet föreslagna ramen var större, 27 568 miljoner kronor. Under förutsättning att riksdagen beslutar i enlighet med finansutskottets förslag deltar vi inte i det nu aktuella beslutet om anslagsfördelning inom utgiftsområde 22.

Centerpartiet har i partimotion 2002/03:Fi234 och i kommittémotionerna 2002/03:T466 och 2002/03:T478 redovisat sin syn på de kommunikationspolitiska frågorna. I våra motioner lägger vi fram ett antal förslag som, om de genomfördes, skulle ge hela Sverige bättre kommunikationer. I det följande sammanfattar jag vårt alternativ till kommunikationspolitik, främst i de delar som rör beräkningen av anslag inom utgiftsområdet. Våra anslagsyrkanden återfinns i motion 2002/03:T478.

Utgångspunkter

Väl fungerande kommunikationer och en väl underhållen infrastruktur utgör grundförutsättningar för att åstadkomma livskraft i hela landet och för att hejda den sociala och regionala klyvningen. Utan en god infrastruktur förlamas 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.

En nödvändig utgångspunkt för ett hållbart transportsystem är vidare att skapa ett grönt och sammanhållet transportsystem. För att uppnå detta måste mer trafik, både för människor och för gods, flyttas från väg till järnväg och andra mer miljövänliga transportslag. Kollektivtrafiken måste ges utrymme för utveckling. Även teknik och drivmedel måste utvecklas. Användningen av fossila bränslen måste minska och på sikt helt fasas ut till förmån för mer miljövänliga drivmedel. En anpassning av transportsystemet i hållbar riktning kräver åtgärder på både kort och lång sikt. Omställningen måste ske på ett sådant sätt att det är möjligt att bo och verka på landsbygden, i små orter och större städer. Detta ställer extra stora krav på att vi har ett sammanhållet transportsystem – ett system som har möjligheter att samordna de olika transportslagen.

Väg och järnväg

Dåliga vägar kostar årligen människor och företag stora summor. Fordon körs sönder, gods kommer inte fram i tid, vägar stängs av och trafiksäkerheten försämras. Det behövs mer medel till drift och underhåll, bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion men också resurser till byggande av vägar och järnvägar för att få bort flaskhalsar och skapa en säkrare och mer funktionell infrastruktur. Centerpartiet anser att väghållningsanslaget för år 2003 bör räknas upp med 1,7 miljarder kronor för att Vägverket skall kunna börja ta igen det eftersläpande underhållet och för att angelägna investeringar skall komma till stånd. I den fortsatta investeringsplaneringen är det vidare enligt vår mening viktigt att ta vara på möjligheten att genom s.k. PPP-finansiering påskynda och effektivisera väg- och järnvägsbyggande.

Centerpartiet vill vidare klargöra att mer resurser behövs för att vidmakthålla standarden på det viktiga enskilda vägnätet. För att ta igen eftersatt underhåll och för att de enskilda vägarna skall kunna rustas och fylla sin funktion har Centerpartiet avsatt 170 miljoner kronor mer än regeringen för år 2003.

Enligt vår uppfattning bör såväl Vägverket som Banverket kunna effektivisera sin administration ytterligare. Mot den bakgrunden bör verkens administrationsanslag räknas ned för nästa budgetår, med 60 miljoner kronor respektive 30 miljoner kronor.

Norrbotniabanan

Jag vill i detta sammanhang rikta kritik mot att utskottsmajoriteten i fråga om Norrbotniabanan på ett anmärkningsvärt sätt går ifrån det normala sättet att bereda ett ärende. Att utan beslutsunderlag och utan någon ingående prövning bestämma att "Norrbotniabanan skall byggas" föregriper pågående planeringsprocess och undergräver planeringssystemets trovärdighet och legitimitet. Med hänsyn dessutom till att projektet preliminärt har kostnadsberäknats till minst 12 miljarder kronor samtidigt som den samhällsekonomiska nyttan inte är klarlagd, är utskottsmajoritetens sätt att hantera frågan mycket märklig.

Centerpartiet har en positiv grundinställning till projekt Norrbotniabanan, men vi är mycket angelägna om att ett bra beslutsunderlag skall tas fram innan det är dags att göra en slutlig värdering och gå till beslut om projektet. Nu riskerar Norrbotniabanan att bli ännu ett äventyrligt ekonomiskt projekt enligt principen: först ett rejält beslut, därefter framtagning av beslutsunderlag, miljöprövning etc. Enligt min mening bör investeringar planeras med stor omsorg för att trygga en effektiv medelsanvändning och långsiktiga behov. Det innebär att Norrbotniabanan, i likhet med alla andra investeringsprojekt, bör prövas efter dess samhällsekonomiska nytta och inte efter dess eventuella politiska värde framsprunget i sena förhandlingar om regeringsmakten.

Kollektivtrafik

Minskade statsbidrag i kombination med att staten samtidigt kraftigt har höjt diesel- och fordonsskatterna samt att kostnaderna för upphandling av trafiken ökar dramatiskt, är på väg att leda till en drastisk neddragning av kollektivtrafiken. De ekonomiskt ansträngda kommunerna och landstingen har inga möjligheter att satsa de nödvändiga resurser som krävs när staten drar sig tillbaka. I många län har Länstrafiken redan tvingats dra ned på sin verksamhet; turtätheten minskar och en del linjer läggs ned helt. Denna utveckling måste förhindras. Centerpartiet avsätter därför 100 miljoner kronor till stöd för kollektivtrafiken i glesbygd.

5. Sjösäkerhetsbyrån (EMSA) (punkt 24)

av Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd) och Runar Patriksson (fp).

Vi delar Annelie Enochsons bedömning att Göteborg på goda grunder har särskilda förtjänster som lokaliseringsort för den nya europeiska sjöfartsmyndigheten. Syftet med denna myndighet är att verka för förbättrad miljö och säkerhet inom sjöfarten. Det är frågor där Sverige som en framträdande sjöfartsnation har ett stort förtroendekapital och där Göteborg utmärker sig med

en särskild unik kompetens. Göteborg är exempelvis ett viktigt transportcentrum och har Nordens största hamn, vilken dessutom är den enda hamnen i Norden med transocean linjetrafik. Cirka 60 % av landets containertrafik passerar Göteborg, och så gott som all oljetransport till Sverige sker via Göteborgs hamn. Hamnen har vidare en omfattande persontrafik. Göteborg erbjuder även högre utbildning och forskning inom området genom de nautiska institutionerna på Chalmers tekniska högskola, Sjöfartens analysinstitut och Transporträtten på Handelshögskolan. I regionen finns vidare en lång rad specialiserade transport- och distributionsföretag som gör Göteborg till ett transport- och kommunikationscentrum för hela Skandinavien. Vi anser mot denna bakgrund att Sverige aktivt bör verka för att den nya europeiska sjöfartsmyndigheten lokaliseras till Göteborg.

6. Flygplatskapaciteten i Storstockholmsområdet (punkt 35)

av Börje Vestlund (s).

Miljöhänsyn, säkerhetsfrågor och markanvändningsperspektiv utgör tre viktiga skäl för att så snart som möjligt fastställa ett datum för Brommas nedläggning som reguljär flygplats.

Redan i dag överstiger bullernivån för de ca 25 000 stockholmare som bor i området maxnivån utomhus, som är satt till 70 dBA. I dag lider många Brommabor fysiskt av dålig luft, buller och föroreningar, med flyget som en viktig orsak. Det är ur ett säkerhetsperspektiv olämpligt med flygplatsens placering i ett tätbefolkat område i absolut anslutning till Stockholms centrala delar. Eftersom marken ligger så centralt och mitt i redan bebyggt område vore det idealiskt för bostadsbebyggelse, vilket verkligen behövs.

Att Bromma som flygplats är förhållandevis liten innebär inte att den verksamhet som där sker i dag är betydelselös. Stockholm behöver flyget, men en flygplats på Bromma är olämplig, vilket konstaterats redan i tidigare skeden av flygplatsens historia. Uppgifter i medierna gör därtill gällande att Arlanda flygplats uppvisar en avmattning i flygaktivitet orsakad av bl.a. nedgången inom IT- och telekombranschen samt följer av terrordåden i USA den 11 september 2001. Arlandas kapacitet borde därför beaktas när frågan om Brommas nedläggning diskuteras och utreds. Luftfartsverket och Stockholms stad har undertecknat ett avtal beträffande Bromma flygplats som går ut år 2011, vilket måste innebära det definitiva slutdatumet för Bromma som flygplats.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Proposition 2002/03:1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Regeringen (Näringsdepartementet) föreslår i budgetpropositionen för 2003 (prop. 2002/03:1 utg.omr. 22)

1. att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar,

2. att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät,

3. att riksdagen godkänner att regeringen för 2003 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret på högst 1 295 000 000 kr för genomförande av prioriterade vägprojekt 2003,

4. att riksdagen godkänner att regeringen för 2003 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret på 295 000 000 kr för Vägverket och Banverket tillsammans, för att finansiera kapitaltillskottet till Svedab samt räntan för detta lån,

5. att riksdagen godkänner att regeringen får besluta om en låneram för vägprojektet Hogdal–Nordby på 115 000 000 kr som inkluderar räntekostnaden för lånet,

6. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2003 för ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 33 900 000 000 kr efter 2003,

7. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2003 för ramanslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsutgifter* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden medför utgifter på högst 9 200 000 000 kr efter 2003,

8. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2003 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter på högst 25 000 000 000 kr efter år 2003,

9. att riksdagen godkänner att regeringen för 2003 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 8 795 000 000 kr för Banverket för investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, telenätsutrustning, projekteringslager, rörelsekapital samt för vissa investeringar i Stockholmsområdet 1983 enligt avtal mellan staten och Stockholms läns landsting,

10. att riksdagen godkänner att regeringen för 2003 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 1 713 000 000 kr för genomförande av prioriterade järnvägsprojekt 2003,

11. att riksdagen bemyndigar regeringen att ge Affärsverket Statens järnvägar samt de nya verksamheter som numera bedrivs i bolag finansiella befogenheter 2003 i enlighet med vad regeringen förordar,

12. att riksdagen godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2003–2005 i enlighet med vad regeringen förordar,

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

14. att riksdagen bemyndigar regeringen att för 2003 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

15. att riksdagen godkänner vad regeringen förordar om Handelsflottans kultur- och fritidsråd,

16. att riksdagen godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2003–2005 i enlighet med vad regeringen förordar,

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

18. att riksdagen bemyndigar regeringen att för 2003 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

19. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2003 för ramanslaget 36:13 *Rikstrafiken: Trafikupphandling* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter på högst 3 950 000 000 kr under åren 2004–2009,

20. att riksdagen godkänner vad regeringen förordar om Statens haverikommission,

21. att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2003 för ramanslaget 37:2 *Upphandling av samhällsåtaganden* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 200 000 000 kr under åren 2004–2005,

22. att riksdagen för budgetåret 2003 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt följande uppställning: (i tkr):

36:1 Vägverket: Administration, ramanslag	1 010 555
36:2 Väghållning och statsbidrag, ramanslag	14 923 449
36:3 Banverket: Administration, ramanslag	754 161
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsutgifter, ramanslag	7 063 972
36:5 Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m., ramanslag	45 000
36:6 Från EG-budgeten finansierade stöd till transeuropeiska nätverk, ramanslag	200 000
36:7 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m., obetecknat anslag	71 000
36:8 Ersättning till viss kanaltrafik m.m., obetecknat anslag	62 660
36:9 Sjöfartsregistret, ramanslag	4 369
36:10 Rederinämnden: Administration, ramanslag	3 047
36:11 Driftbidrag till kommunala flygplatser, obetecknat anslag	94 900
36:12 Rikstrafiken: Administration, ramanslag	11 319
36:13 Rikstrafiken: Trafikupphandling, ramanslag	790 000

36:14 Viss internationell verksamhet, ramanslag	7 500
36:15 Statens väg- och transportforskningsinstitut, ramanslag	33 245
36:16 Statens institut för kommunikationsanalys, ramanslag	48 742
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter, ramanslag	11 941
37:2 Upphandling av samhällsåtaganden, ramanslag	153 484
37:3 Ersättning till Posten AB (publ.) för grundläggande kassaservice, ramanslag	400 000
37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal, ramanslag	144 000
37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m., ramanslag	25 000
Summa	25 858 344

Propositionens lagförslag är fogade som *bilaga 2* till betänkandet.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2002

2002/03:T203 av Carl-Axel Johansson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fördelning av slottider för flyget.

2002/03:T205 av Nils Fredrik Aurelius (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om färjetrafik till och från Öland.

2002/03:T212 av Annelie Enochson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lokalisering av den europeiska sjösäkerhetsbyrån till Göteborg.

2002/03:T217 av Håkan Larsson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om statens ansvar för kollektivtrafik i glesbygd.

2002/03:T226 av Gunilla Tjernberg (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nödvändigheten av ett skyndsamt klarläggande av vem som skall vara huvudman för trafikförbindelsen mellan Holmön och fastlandet.

2002/03:T231 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om hamnalternativen i Gotlandstrafiken.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om beslut som säkerställer nytt tonnage i Gotlandstrafiken.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkning av längdmetertaxan.

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett avskaffande av stuverimonopolet för att möjliggöra sänkta fraktkostnader.

2002/03:T235 av Sofia Larsen och Eskil Erlandsson (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förrättningskostnader för vägföreningar.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om höjda statsbidrag till de enskilda vägarna.

2002/03:T245 av Johan Linander (c):

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

2002/03:T247 av Lilian Virgin och Christer Engelhardt (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda möjligheten att förlägga en samlokaliserad sjöräddning och kustradio till Gotland.

2002/03:T249 av Jeppe Johnsson och Sten Tolgfors (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om finansieringen av isbrytningen.

2002/03:T251 av Annika Qarlsson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bidragen till det enskilda vägnätet bör öka.

2002/03:T256 av Yvonne Ångström (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda förutsättningarna att ge statligt stöd till färjetrafiken över Kvarken mellan Umeå och Vasa.

2002/03:T264 av Cecilia Magnusson och Anita Sidén (båda m):

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

2002/03:T265 av Christina Axelsson och Sonia Karlsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tillgänglighet hos posten.

2002/03:T272 av Kerstin Heinemann m.fl. (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om utredning angående ändringar i lagar som gäller för färdtjänstverksamhet.

2002/03:T274 av Roger Karlsson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Rikstrafiken i uppdrag att upphandla persontrafik på TGOJ-banan mellan Nyköping/Oxelösund och Flen.

2002/03:T275 av Cecilia Magnusson och Anita Sidén (båda m):

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

2002/03:T280 av Agne Hansson (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inte genomföra den s.k. BREV-utredningens förslag om att överföra allmänna vägar till enskilda.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att behålla den statliga bidragsandelen till enskilda väghållare på minst 60 %.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade resurser till det enskilda vägnätet i Kalmar län.

2002/03:T281 av Karin Thorborg m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta utvärdera den samhällsekonomiska lönsamheten av Postens avreglering och omorganisation.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta utvärdera följderna på arbetsmarknaden och arbetsmässiga följder av Postens avreglering och omorganisation.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta utvärdera konsekvenserna för allmänheten av Postens avreglering och omorganisation när det gäller service.

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta utvärdera konsekvenserna av Postens avreglering och omorganisation när det gäller tillgänglighet.

2002/03:T282 av Karin Svensson Smith m.fl. (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avveckla Bromma flygfält.

2002/03:T283 av Camilla Sköld Jansson (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall återkomma med förslag på ett förändrat statsbidragssystem för enskilda vägar.

2002/03:T286 av Håkan Juholt (s):

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

2002/03:T287 av Håkan Juholt och Ann-Marie Fagerström (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om de kommunala flygplatsernas betydelse.

2002/03:T288 av Ulla Löfgren och Anders G Högmark (båda m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade anslag till enskilda vägar.

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

2002/03:T289 av Cecilia Widegren (m) och Holger Gustafsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ta det finansiella ansvaret så att beslut om enskilda vägar kan uppfyllas.

2002/03:T294 av Johan Linander (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att lika villkor för postservice skall gälla i hela Sverige.

2002/03:T295 av Birgitta Carlsson (c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverkets utbetalningar till enskilda vägar skall vara 70 % av kostnaderna.

2002/03:T297 av Helena Bargholtz (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att återinföra den tidigare modellen för nordiskt porto.

2002/03:T298 av Lars Leijonborg m.fl. (fp):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utförsäljning av SAS.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en delförsäljning av Luftfartsverket.

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om insjö- och kustfarten.

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om de enskilda vägarna.

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

19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om handel med s.k. slottider.

20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om de regionala flygplatserna.

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

22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om konkurrenssituationen i hamnarna.

23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en utvärdering av Posten AB:s omorganisation.

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

Anslag, tkr	Regeringens förslag	Anslagsförändring
36:1 Vägverket: Administration	1 010 555	-80 000
36:2 Väghållning och statsbidrag	14 923 449	+1 000 000
36:3 Banverket: Administration	754 161	-80 000
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	7 063 972	-1 763 000
36:11 Driftbidrag till kommunala flygplatser	94 900	+5 000
Summa för utgiftsområdet	25 858 344	-918

2002/03:T309 av Agne Hansson och Lena Ek (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om etablering av en bilfärjelinje sommartid mellan Öland och Gotland.

2002/03:T317 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en översyn av lagen (1997:736) om färdtjänst.

2002/03:T319 av Mona Jönsson (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett obligatoriskt fritidsbåtsregister.

2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):

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

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

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en upphandling av Banverkets produktion.

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

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om avreglering och privatisering av hamnverksamheten.

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

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

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om angelägenheten av en fortsatt rationalisering inom Sjöfartsverket.

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

20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om påskyndandet av liberaliseringen av luftfarten.

21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om privatisering av Arlanda, Landvetter och Sturup.

22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Bromma och allmänflyget i Stockholmsområdet.

23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en förändring av Luftfartsverket.

2002/03:T326 av Torsten Lindström (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utveckla Stockholm/Västerås flygplats.

2002/03:T332 av Jörgen Johansson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att höja anslaget till enskilda vägar till den nivå som gällde 1992.

2002/03:T337 av Per Bill och Gunnar Axén (båda m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en uppdelning och försäljning av Posten AB.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inte tillåta Posten AB att höja portot.

2002/03:T339 av Anna Lilliehöök (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Bromma flygplats skall behållas efter år 2011.

2002/03:T340 av Peter Danielsson m.fl. (m):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sjöfartens avgifter skall vara konkurrensneutrala jämfört med andra transportslag.

2002/03:T341 av Britt-Marie Lindkvist (s):

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring av lagen om färdtjänst i enlighet med vad som anförs i motionen.

2002/03:T344 av Kerstin Lundgren (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en avveckling av Bromma flygplats.

2002/03:T357 av Annelie Enochson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förändra avgiftssystemet för sjöfarten.

2002/03:T365 av Åsa Torstensson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Sjöfartsverkets ansvar att ge ett samlat förslag på hur underhåll och ägande av fyrar med kulturellt värde, men utan säkerhetsmässig betydelse, kan överföras till annan huvudman eller annat ägande.

2002/03:T366 av Åsa Torstensson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om statens och de lokala trafikhuvudmännens samlade ansvar för Bohusbanan.

2002/03:T368 av Viviann Gerdin och Birgitta Sellén (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att person med funktionshinder som beviljats färdtjänst skall kunna resa på fastställda tider.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ensamstående med funktionshinder som förvärvsarbetar och beviljats arbetsresor skall ha laglig rätt att lämna och hämta barn under tolv år i direkt anslutning till arbetsresorna.

2002/03:T369 av Viviann Gerdin (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade statsbidrag till enskilda vägar.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att extra väganslag utges för att täcka vägskador efter översvämningar.

2002/03:T377 av Ulf Nilsson m.fl. (fp):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lägre pendlingsavgifter.

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om samplanering av flygplatserna Kastrup och Sturup.

2002/03:T383 av Lennart Fremling (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om behovet av att införa ett samhällsekonomiskt synsätt i trafikpolitiken för att person- och godstrafiken skall fördelas på ett optimalt sätt mellan olika transportslag.

2002/03:T384 av Håkan Larsson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om statsbidrag till enskild vägghållning.

2002/03:T387 av Håkan Juholt (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om ett gemensamt nordiskt porto.

2002/03:T391 av Cinnika Beiming m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om ansvaret för Mäljarbron i Södertälje och andra centralt viktiga broar.

2002/03:T396 av Carina Ohlsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om lagen om färdtjänst.

2002/03:T398 av Claes Västerteg och Sofia Larsen (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att förändra Posten AB:s målkrav till att vara ett företag med särskilt samhällsintresse.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att garantera en god postservice i hela landet.

2002/03:T400 av Erling Bager (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförts om de svenska sjöfartsavgifterna.

2002/03:T402 av Carina Ohlsson och Urban Ahlin (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om Vänersjöfartens utveckling.

2002/03:T407 av Birgitta Sellén och Kenneth Johansson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om ett ökat anslag till enskilda vägar.

2002/03:T419 av Gustav Fridolin och Kerstin-Maria Stalin (båda mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om behovet av en översyn av färdtjänsten och färdtjänstlagen.

2. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring i färdtjänstlagen för att säkerställa synskadades rätt att medta assistent i färdtjänsten.

2002/03:T429 av Ronny Olander (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om obligatorisk ansvarsförsäkring för fritidsbåtar.

2002/03:T430 av Maria Öberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om flygtrafikens betydelse för inlandet.

2002/03:T434 av Lena Ek och Agne Hansson (båda c):

Riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag om en garanterad transportstandard för Gotland i enlighet med förslagen i utredningen om Gotlandstrafiken (SOU 2001:66).

2002/03:T440 av Lennart Fremling m.fl. (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bidragsdelen till enskilda vägar inte bör minska.

2002/03:T443 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s):

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

2002/03:T450 av Roger Karlsson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett ökat anslag till enskilda vägar.

2002/03:T453 av Marina Pettersson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att en utvärdering av färdtjänstlagen sker så snart det är möjligt.

2002/03:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

1. Riksdagen avslår regeringens hemställan om att få besluta om en låneram i Riksgäldskontoret på högst 1 295 000 000 kr för genomförande av prioriterade vägprojekt år 2003.

2. Riksdagen avslår regeringens hemställan om att få besluta om en låneram i Riksgäldskontoret på högst 1 713 000 000 kr för genomförande av prioriterade järnvägsprojekt år 2003.

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att finansiering av infrastruktur genom lån skall vara reserverat för nyinvesteringar i form av sammanhållna och tydligt avgränsade projekt.

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av Botniabanans finansierings- och styrmodell.

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ökning av anslaget till drift och byggande av enskilda vägar.

20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om säkerhetsrutinerna inom flyget.

21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skilja Luftfartsinspektionen från Luftfartsverket.

22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten bör se över sitt ägande i SAS.

23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att trygga flygplatskapaciteten i Stockholmsområdet.

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

Anslag, tkr	Regeringens förslag	Anslagsförändring
36:1 Vägverket: Administration	1 010 555	-20 000
36:2 Väghållning och statsbidrag	14 923 449	+1 590 000
36:3 Banverket: Administration	754 161	-5 000
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	7 063 972	+1 710 000
36:12 Rikstrafiken: Administration	11 319	-500
36:14 Viss internationell verksamhet	7 500	-1 000
36:16 Statens institut för kommunikationsanalys	48 742	-5 500
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	11 941	-2 000
37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	25 000	-5 000
Summa för utgiftsområdet	25 858 344	+3 261 000

2002/03:T463 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tillgång till posttjänster för äldre och funktionshindrade.

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

2002/03:T464 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett handlingsprogram för kustsjöfarten.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avgiftssystemet ses över för att skapa ett mer konkurrensneutralt förhållande mellan transportslagen.

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att i EU-sammanhang aktualisera frågan om finansiering av isbrytning med EU-medel.

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om medel till marin forskning.

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sjöfartens investeringsbehov.

2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c):

5. Riksdagen beslutar att avsätta 170 miljoner mer per år än vad regeringen har föreslagit till anslaget Drift och byggande av enskilda vägar.

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inrätta en nationell fond för oförutsedda händelser i det enskilda vägnätet.

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om statens ansvar för en fungerande kollektivtrafik i glesbygd.

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten måste ta ansvar för nätverket av flygplatser, framför allt i de regioner som har litet befolkningsunderlag.

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

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att delprivatisera Arlanda, Landvetter och Sturup.

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten, när konjunkturen så tillåter, bör sälja ut sina ägarandelar i SAS.

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avveckla Bromma flygplats.

19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om beredskap för ökad flygplatskapacitet i Stockholms- och Mälardalsområdet.

21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av goda villkor för Väner- och Mälarsjöfarten.

22. 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.

2002/03:T469 av Annika Carlsson och Birgitta Sellén (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tydliga krav på produktionsutveckling och kvalitetssäkring för att garantera att en bra och säker postservice tillhandahålls i hela landet.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att lantbrevbärarnas uppgifter utvecklas att även gälla mot företag som mobila postcenter.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att lantbrevbärarnas uppgifter utvecklas att tillhandahålla kassaservice på orter som har långa avstånd till närmaste postcenter.

2002/03:T472 av Maud Olofsson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten måste ta sin del av ansvaret för färjetrafiken över Kvarken mellan Umeå och Vasa.

2002/03:T477 av Christin Nilsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om hamnverksamhet och godstransporter.

2002/03:T478 av Sven Bergström m.fl. (c):

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

Anslag, tkr	Regeringens förslag	Anslagsförändring
36:1 Vägverket: Administration	1 010 555	-60 000
36:2 Väghållning och statsbidrag	14 923 449	+1 700 000
36:3 Banverket: Administration	754 161	-30 000
Nytt anslag: Rikstrafiken, trafikupphandling av kollektivtrafik i glesbygd		+100 000
Summa för utgiftsområdet	16 688 165	+1 710 000

2002/03:T480 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):

1. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 Kommunikationer för budgetåret 2003 26 535 297 000 kr.

2. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 36:1 Vägverket: Administration för budgetåret 2003 950 555 000 kr.

3. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 36:2 Väghållning och statsbidrag för budgetåret 2003 2 000 000 000 kr utöver vad regeringen föreslår eller således 16 923 449 000 kr.

4. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 36:3 Banverket: Administration för budgetåret 2003 714 161 000 kr.

5. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 36:7 Ersättning till fritidsbåtsändamål för budgetåret 2003 41 000 000 kr.

6. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 36:10 Rederinnämnden: Administration för budgetåret 2003 0 kr.

7. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 36:13 Rikstrafiken: Trafikupphandling för budgetåret 2003 690 000 000 kr.

8. Riksdagen anvisar till utgiftsområde 22 politikområde 37:3 Ersättning till Posten AB för grundläggande kassaservice för budgetåret 2003 0 kr.

2002/03:T481 av Lennart Nilsson m.fl. (s):

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförts om Landvetter som internationell flygplats.

2002/03:T489 av Sylvia Lindgren m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om säkerheten i Gotlandstrafiken.

2002/03:T496 av Kristina Zakrisson m.fl. (s):

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

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om statligt ansvar för att upprätthålla trafiken på vissa olönsamma linjer.

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

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

2002/03:T498 av Göran Norlander och Kerstin Kristiansson Karlstedt (båda s):

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

2002/03:T502 av Rune Berglund m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om enskild vägghållning i Jämtlands län.

2002/03:T506 av Karl Gustav Abramsson och Sören Wibe (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av insatser för att trygga färjetrafiken mellan Umeå och Vasa i Finland.

2002/03:T513 av Sylvia Lindgren (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att säkerställa att intentionerna bakom lex Britannia bevaras.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att vidta åtgärder för att minska möjligheterna för fartyg under FOC att färdas över svenska farvatten och lägga till i svenska hamnar, i syfte att öka säkerheten för miljö och människoliv.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att i alla relevanta internationella sammanhang arbeta för att få stopp på FOC-fenomenet.

2002/03:Fi232 av Lars Leijonborg m.fl. (fp):

22. Riksdagen anvisar för budgetåret 2003 anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställning:

Anslag, mkr	Anslagsförändring
36:1 Vägverket: Administration	-80
36:2 Vägghållning och statsbidrag	1 000
36:3 Banverket: Administration	-75
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	-1 763
36:11 Driftbidrag till kommunala flygplatser	5
Summa för utgiftsområdet	-913

2002/03:So457 av Chatrine Pålsson m.fl. (kd):

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att färdtjänsten skall vara ett likvärdigt alternativ till kollektivtrafiken.

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en instans för överklaganden av färdtjänstärenden.

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ändring i 1 § färdtjänstlagen (1997:736).

2002/03:N266 av Helena Bargholtz (fp):

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

2002/03:N270 av Rosita Rungrund och Sven Brus (båda kd):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Vägverkets och Glesbygdswerkets samlade ansvar för att utarbeta förslag om enhetliga regler för färjetrafiken.

2002/03:N304 av Mikael Odenberg m.fl. (m):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om de enskilda vägarna.

2002/03:N340 av Johan Linander och Lars-Ivar Ericson (båda c):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att Ystads hamn bör klassificeras som hamn av riksintresse.

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om ett starkare samarbete mellan Malmö–Sturup flygplats och Kastrup i Köpenhamn.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät

BILAGA 3

Utskottets förslag till beslut om anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag överensstämmer med regeringens förslag till anslagsfördelning. Moderata samlingspartiet, Folkpartiet liberalerna, Kristdemokraterna och Centerpartiet redovisar sina ställningstaganden i särskilda yttranden som fogats till betänkandet.

1 000-tal kronor

Politikområde Anslag	Utskottets förslag
36 Transportpolitik	
1 Vägverket: Administration (<i>ram</i>)	1 010 555
2 Väghållning och statsbidrag (<i>ram</i>)	14 923 449
3 Banverket: Administration (<i>ram</i>)	754 161
4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter (<i>ram</i>)	7 063 972
5 Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m. (<i>ram</i>)	45 000
6 Från EG-budgeten finansierade stöd till transeuropeiska nätverk (<i>ram</i>)	200 000
7 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m. (<i>obet.</i>)	71 000
8 Ersättning till viss kanaltrafik m.m. (<i>obet.</i>)	62 660
9 Sjöfartsregistret (<i>ram</i>)	4 369
10 Rederinämnden: Administration (<i>ram</i>)	3 047
11 Driftbidrag till kommunala flygplatser (<i>obet.</i>)	94 900
12 Rikstrafiken: Administration (<i>ram</i>)	11 319
13 Rikstrafiken: Trafikupphandling (<i>ram</i>)	790 000
14 Viss internationell verksamhet (<i>ram</i>)	7 500
15 Statens väg- och transportforskningsinstitut (<i>ram</i>)	33 245
16 Statens institut för kommunikationsanalys (<i>ram</i>)	48 742
37 IT, tele och post	
1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter (<i>ram</i>)	11 941
2 Upphandling av samhällsåtaganden (<i>ram</i>)	153 484
3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice (<i>ram</i>)	400 000
4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal (<i>ram</i>)	144 000
5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m. (<i>ram</i>)	25 000
Summa för utgiftsområdet	25 858 344

BILAGA 4

Regeringens och oppositionspartiernas förslag till beslut om anslag för år 2003 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Belopp i 1 000-tal kronor

Anslag	Anslags- typ	Regeringens förslag	(m)	(fp)	(kd)	(c)
36:1 Vägverket: Administration	(ram)	1 010 555	-60 000	-80 000	-20 000	-60 000
36:2 Vaghållning och statsbidrag	(ram)	14 923 449	+2 000 000	+1 000 000	+1 590 000	+1 700 000
36:3 Banverket: Administration	(ram)	754 161	-40 000	-75 000	-5 000	-30 000
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	(ram)	7 063 972	-690 000 ¹	-1 763 000	+1 710 000	
36:5 Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.	(ram)	45 000				
36:6 Från EG-budgeten finansierade stöd till transeuropeiska nätverk	(ram)	200 000				
36:7 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	(obet.)	71 000	-30 000			
36:8 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	(obet.)	62 660				
36:9 Sjöfartsregistret	(ram)	4 369				
36:10 Rederinämnden: Administration	(ram)	3 047	-3 047			
36:11 Driftbidrag till kommunala flygplatser	(obet.)	94 900		+5 000		
36:12 Rikstrafiken: Administration	(ram)	11 319			-500	
36:13 Rikstrafiken: Trafikupphandling	(ram)	790 000	-100 000			

Anslag	Anslags- typ	Regeringens förslag	(m)	(fp)	(kd)	(c)
36:14 Viss internationell verksamhet	(ram)	7 500			-1 000	
36:15 Statens väg- och transportforskningsinstitut	(ram)	33 245				
36:16 Statens institut för kommunikationsanalys	(ram)	48 742			-5 500	
36:17 Rikstrafiken, trafikupphandling av kollektivtrafik i glesbygd	(ram)					+100 000
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	(ram)	11 941			-2 000	
37:2 Upphandling av samhällsättaganden	(ram)	153 484				
37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice	(ram)	400 000	-400 000			
37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	(ram)	144 000				
37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	(ram)	25 000			-5 000	
Summa		25 858 344	+676 953	-913 000	+3 261 000	+1 710 000

¹Besparingen sker genom ökade banavgifter