



Moderna transporter

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160) samt 606 motionsyrkanden. Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag och avstyrker samtliga motionsförslag. Till betänkandet har fogas 40 reservationer och 2 särskilda yrkanden.

Transportpolitiska mål och utgångspunkter

Utskottet anser att transportsystemet måste framtidsanpassas och bidra till att samhällsutvecklingen blir långsiktigt hållbar såväl ekonomiskt, miljömässigt som socialt. Utskottet välkomnar därför regeringens förslag till utveckling av de transportpolitiska delmålen om en god miljö och positiv regional utveckling. Därmed knyts dessa delmål till de politiska mål som fastställts för miljöpolitiken och den regionala utvecklingspolitiken. Förändringarna utgör enligt utskottets mening ett angeläget förtydligande av de samband som finns mellan dessa politikområden. Utskottet förutsätter vidare att regeringen återkommer till riksdagen med sin bedömning av hur mål- och resultatuppföljningen kan utvecklas ytterligare.

Utskottet ställer sig även bakom regeringens förslag och bedömningar om transportpolitikens principer och styrmedel, samt om trafikens kostnadsansvar. Detta innebär bl.a. att kunderna skall ges stor valfrihet, att beslut bör ske i decentraliserade former, att samverkan och konkurrens skall främjas samt att trafikens samhällsekonomiska kostnader skall vara en utgångspunkt vid valet av transportpolitiska styrmedel.

Fyra partier (m, fp, kd, c) anger i ett särskilt yttrande att deras partiers förslag till en annan politik för Sverige förutsätter en vidareutveckling och justering av de transportpolitiska utgångspunkterna, där konkurrens, valfrihet och tillväxt ges en mer framträdande roll.

Transportsystem för hållbar utveckling

Utskottet konstaterar att en kombination av olika styrmedel, internationellt samarbete och åtgärder i infrastrukturen fordras för att de transportpolitiska målen om ett hållbart transportsystem skall uppnås. För väg- och

järnvägsinfrastrukturen bedömer utskottet att gällande planeringsramar möjliggör en kraftfull modernisering och utveckling av transportinfrastrukturen. Utskottet delar också regeringens bedömningar med avseende på prioriteringar och inriktning i arbetet med att åstadkomma ett jämställt transportsystem för hållbar tillväxt och regional utveckling.

Fyra partier (m, fp, kd, c) efterlyser i en reservation bl.a. en höjd ambitionsnivå för åtgärder i landets väginfrastruktur.

Ett samordnat godstrafiksystem

Utskottet understryker betydelsen av en konkurrenskraftig åkerinäring och att sjöfarten ges likvärdiga konkurrensvillkor i förhållande till andra EU-länders handelsflottor. Enligt utskottets mening bör strategiska logistiknoder som kombiterminaler och hamnar utvecklas för att främja ökad samverkan mellan transportslag. Samordnade lösningar för olika typer av terminaler bör eftersträvas. Ett strategiskt nät av hamnar och kombiterminaler bör därför pekas ut.

Fyra partier (m, fp, kd, c) efterfrågar i reservationer åtgärder för att stärka sjöfartens och åkerinäringens konkurrensvillkor.

Kollektivtrafik

Utskottet anger att kollektivtrafiken är ett viktigt medel i arbetet med att uppnå det övergripande målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem och välkomnar propositionens åtgärder. Det handlar bl.a. om ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafiken, en utredning om skattelättnader för att stimulera kollektivt resande samt en översyn av lagstiftningen inom kollektivtrafikområdet.

Utskottet konstaterar att kollektivtrafikresenärer har ett svagt rättsligt skydd vid förseningar och störningar i trafiken. I syfte att stärka kollektivtrafikens attraktionskraft föreslår utskottet att riksdagen antar regeringens förslag till lag med innebörden att transportörer skall ha ett system för att lämna ersättning till passagerare som drabbas av störningar eller förseningar, samt vara skyldiga att lämna tydlig och tillförlitlig information om sina tjänster och om sitt ersättningssystem.

Enligt utskottet är det angeläget att järnvägen ges förutsättningar att spela en viktig roll som ett effektivt, miljövänligt och energisnålt transportmedel. Riksdagen bör därför bifalla regeringens förslag om en fortsatt balanserad utveckling av järnvägspolitiken med en stegvis marknadsöppning för långväga persontrafik på järnväg.

Fyra partier (m, fp, kd, c) anger i reservationer att såväl kollektivtrafiken som järnvägstrafiken bör förbättras samt att fortsatta avregleringar och ökad konkurrens är ett viktigt verktyg i detta arbete.

Luftfart

Utskottet anger att staten har ett ansvar för att tillgängligheten till flygplats-systemet är god i hela landet. Det finns dock anledning att se över hur behovet av flygplatser i olika delar av landet förändras över tiden. Enligt utskottets mening skall syftet med ett statligt driftbidrag vara att främja en god interregional flygtransportförsörjning i landet i de fall tillfredsställande kollektiva transportalternativ saknas. Tillgängligheten till Stockholm med andra kollektiva transportmedel är i detta sammanhang av stor betydelse. Utskottet tillstyrker därmed regeringens förslag i detta avseende.

Fyra partier (m, fp, kd, c) anger i en reservation att även möjligheterna att flyga till destinationer utanför Sverige bör vägas in vid fördelningen av driftbidraget.

Fritidsbåtar

Utvecklingen inom fritidssjöfarten, med allt snabbare båtar och oförminskat antal olyckor, motiverar enligt utskottet att krav införs på förarbevis för vissa fritidsbåtar. Av sjsäkerhetsskäl bör även ett fritidsbåtsregister inrättas. Enligt utskottets mening kommer ett sådant register även att underlätta identifiering av stulna båtar.

Ett parti (m) gör i en reservation bedömningen att förarbevis för att framföra fritidsbåt inte är motiverat. Fyra partier (m, fp, kd, c) motsätter sig inrättandet av ett fritidsbåtsregister.

Gång- och cykeltrafik

Ett enligt utskottet understryker att cykeln har en given plats i det hållbara resandet. Cykelfrågan bör därför inte som traditionellt betraktas enbart som en trafiksäkerhetsfråga utan också som en företeelse med väsentlig transportpolitisk betydelse. Enligt utskottets mening bör cyklismen främjas med hjälp av en kombination av olika styrmedel och åtgärder. Det handlar bl.a. om infrastrukturåtgärder, trafikbestämmelser, information och kampanjer.

Färdtjänst och riksfärdtjänst

Enligt utskottets mening är en väl fungerande färdtjänst en förutsättning för att det transportpolitiska målet om ett tillgängligt transportsystem skall kunna uppnås. Utskottet anser att regeringens förslag till lagändringar är ett steg i denna riktning och föreslår att riksdagen antar regeringens lagförslag.

Tre partier (m, kd, c) anger i en reservation att kommunerna bör kompenseras för de kostnader som uppkommer på grund av regeringens förslag.

Övriga frågor

I betänkande behandlas vidare en rad frågor om transportforskning och innovation, infrastrukturplanering, internationellt samarbete, organisation och ansvarsfördelning inom transportområdet, olika trafikfrågor, enskilda vägar och färjefrågor.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	7
Redogörelse för ärendet	22
Ärendet och dess beredning	22
Propositionens huvudsakliga innehåll	22
Utskottets överväganden	24
Transportpolitikens mål	24
Transportpolitikens principer och styrmedel	34
Trafikens kostnadsansvar	40
Organisation och ansvarsfördelning	49
Transportforskning och innovation	54
Internationellt samarbete	60
Planeringssystemet	64
Alternativa finansieringsformer m.m.	71
Transportsystem för hållbar utveckling	78
Ett samordnat godstrafiksystem	93
Kollektivtrafik	108
Persontrafik på järnväg	125
Flygplatser m.m.	141
Vissa vägtrafikfrågor	147
Fritidsbåtar	155
Gång- och cykeltrafik	159
Enskilda vägar	164
Färdtjänst och riksfärdtjänst	172
Lag om information till passagerare m.m.	179
Övriga frågor	181
Reservationer	183
1. Transportpolitikens mål, punkt 1 (m, fp, kd, c)	183
2. Transportpolitikens principer och styrmedel, punkt 2 (m, fp, kd, c)	184
3. Utgångspunkter för trafikens kostnadsansvar och kilometerskatt, punkt 3 (m, fp, kd, c)	185
4. Banavgifter, punkt 4 (m)	185
5. Farledsavgifter, punkt 5 (m, fp, kd, c)	186
6. Kostnader för sjö- och luftfartsskydd, punkt 6 (m)	187
7. Statens ansvar inom transportområdet, punkt 8 (m)	188
8. Riksdagens delegering av trafikbeslut, punkt 9 (m)	189
9. Konkurrensutsättning av verksamheter inom transportområdet, punkt 10 (m, fp)	190
10. Transportforskning och innovation, punkt 12 (m, fp)	191
11. Internationellt samarbete, punkt 13 (m, fp, kd, c)	192
12. Övergripande frågor i infrastrukturplaneringen, punkt 14 (m, fp, kd, c)	193
13. Ansvarsfördelningen i infrastrukturplaneringen, punkt 15 (c)	194
14. Övriga planeringsfrågor, punkt 16 (m, fp, kd, c)	195
15. Alternativa finansieringsformer, punkt 17 (m, fp, kd, c)	196

16. Finansiering av Öresundsbron, punkt 18 (m)	197
17. Beslutsformer för trafikavgifter, punkt 19 (fp, kd, c)	198
18. Planeringsramarna för 2004–2015, punkt 20 (m, fp, kd, c)	199
19. Ett miljömässigt hållbart transportsystem, punkt 21 (fp)	201
20. Ett jämställt transportsystem, punkt 22 (m, fp, kd, c)	201
21. Åkerinäringens betydelse och konkurrensvillkor, punkt 24 (m, fp, kd, c)	202
22. Sjöfartens betydelse och konkurrensvillkor, punkt 25 (m, fp, kd, c)	203
23. Hamnpolitik och åtgärder i sjöfartens infrastruktur, punkt 27 (m, fp, kd, c)	205
24. Övergripande kollektivtrafikfrågor, punkt 28 (m, fp, kd, c)	206
25. Handikappanpassning av kollektivtrafiken, punkt 29 (fp)	208
26. Upphandling av Gotlandstrafiken m.m., punkt 32 (m, fp, kd, c)	210
27. Persontrafik på järnväg, punkt 34 (m, fp, kd, c)	211
28. Flygplatser m.m., punkt 35 (m, kd, c)	214
29. Flygplatser m.m., punkt 35 (fp)	215
30. Kontroll av flygbesättningar, punkt 36 (m, fp, kd, c)	216
31. Alternativa drivmedel, punkt 37 (m, fp, kd, c)	217
32. Vissa miljöfrågor, punkt 38 (m, fp, kd, c)	218
33. Rattfylleri, punkt 39 (m, fp, kd, c)	219
34. Bilens betydelse, punkt 40 (m, fp, kd, c)	220
35. Fordonshobbyn, punkt 41 (m, fp, kd, c)	221
36. Förarbevis för vissa fritidsbåtar, punkt 42 (m)	222
37. Fritidsbåtsregister, punkt 43 (m, fp, kd, c)	223
38. Regelsystemet för enskilda vägar, punkt 46 (m, fp, kd, c)	224
39. Färdtjänst och riksfärdtjänst, punkt 48 (m, kd, c)	225
40. Övriga frågor, punkt 50 (m)	226
Särskilda yttranden	227
1. Transportpolitikens mål, punkt 1 (m, fp, kd, c)	227
2. Särskilda infrastrukturprojekt, punkt 23 (m, fp, kd, c)	228
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	229
Propositionen	229
Följdmotioner	229
Motion väckt med anledning av prop. 2004/05:56	234
Motioner väckta med anledning av prop. 2005/06:172	235
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003	235
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004	235
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2005	248
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	280
<i>Bilaga 3</i>	
Offentlig utfrågning om flygets roll som transportmedel – nu och i framtiden	284

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Transportpolitikens mål

Riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om ändring av delmålen för god miljö och hållbar regional utveckling. Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:160 punkt 4 och avslår motion 2004/05:N11 av Åsa Torstensson m.fl. (c, m, fp, kd) yrkande 12.

Reservation 1 (m, fp, kd, c)

2. Transportpolitikens principer och styrmedel

Riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om transportpolitikens principer. Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:160 punkt 5 och avslår motionerna

2004/05:T359 av Karin Thorborg m.fl. (v) yrkande 2,
 2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 9,
 2005/06:T26 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 1,
 2005/06:T212 av Lennart Fremling m.fl. (fp, m, kd, c) yrkande 1,
 2005/06:T262 av Lennart Fremling (fp),
 2005/06:T296 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, –) yrkande 6,
 2005/06:T329 av Karin Thorborg m.fl. (v) yrkande 2,
 2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 3 och
 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 10.

Reservation 2 (m, fp, kd, c)

3. Utgångspunkter för trafikens kostnadsansvar och kilometerskatt

Riksdagen avslår motion

2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 10.

Reservation 3 (m, fp, kd, c)

4. Banavgifter

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 9 och 10 samt

2005/06:T264 av Lennart Fremling (fp) yrkande 3.

Reservation 4 (m)

5. Farledsavgifter

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T236 av Anita Sidén och Bertil Kjellberg (båda m),
 2004/05:T292 av Peter Danielsson (m) yrkandena 1–3,
 2004/05:T296 av Stefan Hagfeldt m.fl. (m, fp, kd, c),
 2004/05:T297 av Annelie Enochson (kd) yrkandena 1–3,
 2004/05:T321 av Peter Danielsson m.fl. (m) yrkande 4,

2004/05:T444 av Jörgen Johansson (c) yrkande 2,
2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 12,
2004/05:T460 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 3,
2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 26 och 27,
2004/05:T483 av Billy Gustafsson och Louise Malmström (båda s),
2004/05:T503 av Karin Svensson Smith m.fl. (v),
2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkandena 7 och
8,
2005/06:T332 av Peter Danielsson m.fl. (m) yrkande 5,
2005/06:T479 av Annelie Enochson (kd) yrkandena 1–3,
2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 29 och 30,
2005/06:T596 av Kenneth Lantz (kd),
2005/06:T608 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 12 och
2005/06:T611 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 3.
Reservation 5 (m, fp, kd, c)

6. Kostnader för sjö- och luftfartsskydd

Riksdagen avslår motion

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 3.

Reservation 6 (m)

7. Samhällsekonomiska kalkyler

Riksdagen avslår motionerna

2005/06:T296 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, –) yrkande 7,

2005/06:T329 av Karin Thorborg m.fl. (v) yrkande 5 och

2005/06:T562 av Karin Svensson Smith m.fl. (–, mp) yrkande 11.

8. Statens ansvar inom transportområdet

Riksdagen avslår motion

2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 2.

Reservation 7 (m)

9. Riksdagens delegering av trafikbeslut

Riksdagen avslår motion

2005/06:T26 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 9.

Reservation 8 (m)

10. Konkurrensutsättning av verksamheter inom transportområdet

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T222 av Rolf Gunnarsson (m),

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 14,

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 7,

2005/06:T230 av Bertil Kjellberg (m),

2005/06:T312 av Bertil Kjellberg (m),

2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkandena 4, 5 och 12,

2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 8 och 9 samt
2005/06:T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 4.

Reservation 9 (m, fp)

11. Myndighetsstrukturen inom transportområdet

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T494 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s),
2005/06:T263 av Lennart Fremling (fp) och
2005/06:T563 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s).

12. Transportforskning och innovation

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T245 av Claes Roxbergh m.fl. (mp),
2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 5,
2005/06:T26 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 8,
2005/06:T296 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, -) yrkande 13 och
2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 5.

Reservation 10 (m, fp)

13. Internationellt samarbete

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 7,
2004/05:MJ498 av Göran Hägglund m.fl. (kd) yrkande 11,
2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 7,
2005/06:T610 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 7,
2005/06:MJ47 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 9 och
2005/06:A309 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 16.

Reservation 11 (m, fp, kd, c)

14. Övergripande frågor i infrastrukturplaneringen

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 2,
2004/05:N242 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) yrkande 3 och
2005/06:T578 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 11.

Reservation 12 (m, fp, kd, c)

15. Ansvarsfördelningen i infrastrukturplaneringen

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T394 av Claes Västerteg m.fl. (c) yrkande 1,
2005/06:T440 av Agne Hansson och Viviann Gerdin (båda c),
2005/06:T578 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 1 och 2 samt
2005/06:N481 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 10.

Reservation 13 (c)

16. Övriga planeringsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T239 av Sven Bergström (c),
 2005/06:K284 av Lennart Fremling och Karin Svensson Smith (fp,
 –) yrkande 3,
 2005/06:Sk415 av Claes Roxbergh m.fl. (mp, –) yrkande 3,
 2005/06:T339 av Lars Tysklind m.fl. (fp) yrkande 1 och
 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 24.

Reservation 14 (m, fp, kd, c)

17. Alternativa finansieringsformer

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T339 av Birgitta Sellén m.fl. (c, m, fp, kd) yrkande 4,
 2004/05:T388 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s),
 2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkandena 3–5,
 2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 25,
 2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 2 och 3,
 2004/05:T514 av Lars Tysklind och Åsa Torstensson (fp, c) yrkande
 2,
 2005/06:T24 av Stefan Attefall och Maria Larsson (båda kd) yrkan-
 dena 1 och 2,
 2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 4,
 2005/06:T433 av Anders Larsson (c),
 2005/06:T464 av Berndt Sköldestig m.fl. (s),
 2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 26,
 2005/06:T506 av Åsa Torstensson och Lars Tysklind (c, fp),
 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 2 och 3,
 2005/06:T561 av Jan-Evert Rådström m.fl. (m, fp, kd, c) yrkande 5,
 2005/06:T608 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkandena 5 och 6 samt
 2005/06:A309 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 14.

Reservation 15 (m, fp, kd, c)

18. Finansiering av Öresundsbron

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T452 av Ulf Nilsson m.fl. (fp) yrkandena 1 och 2,
 2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 27 och
 2005/06:T403 av Ulf Nilsson m.fl. (fp) yrkandena 1 och 2.

Reservation 16 (m)

19. Beslutsformer för trafikavgifter

Riksdagen avslår motion

2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 9.

Reservation 17 (fp, kd, c)

20. Planeringsramarna för 2004–2015

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T495 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s),
 2004/05:N400 av Maria Larsson m.fl. (kd) yrkande 7,

2005/06:T20 av Jörgen Johansson och Roger Tiefensee (båda c) yrkande 1,
2005/06:T24 av Stefan Attefall och Maria Larsson (båda kd) yrkande 3,
2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 1,
2005/06:T339 av Lars Tysklind m.fl. (fp) yrkandena 2–4,
2005/06:T406 av Anders Larsson (c),
2005/06:T444 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 6,
2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 1,
2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 1 och 15–18,
2005/06:T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 1,
2005/06:T576 av Inger Lundberg m.fl. (s),
2005/06:T578 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 3–7 och 9,
2005/06:MJ352 av Viviann Gerdin och Håkan Larsson (båda c) yrkande 2,
2005/06:N309 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m) yrkande 7,
2005/06:N383 av Yvonne Ångström m.fl. (fp) yrkandena 7 och 8 samt
2005/06:N479 av Lars Lindén m.fl. (kd) yrkande 6.

Reservation 18 (m, fp, kd, c)

21. Ett miljömässigt hållbart transportsystem

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 4 och

2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 4.

Reservation 19 (fp)

22. Ett jämställt transportsystem

Riksdagen avslår motionerna

2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 20,

2005/06:T296 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, –) yrkandena 1, 4, 10 och 12 samt

2005/06:T329 av Karin Thorborg m.fl. (v) yrkandena 1, 3 och 4.

Reservation 20 (m, fp, kd, c)

23. Särskilda infrastrukturprojekt

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T249 av Claes Västerteg och Eskil Erlandsson (båda c) yrkandena 1 och 2,

2004/05:T321 av Peter Danielsson m.fl. (m) yrkandena 8 och 9,

2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkandena 7 och 8,

2004/05:N399 av Lars Lindén m.fl. (kd) yrkande 3,

2005/06:T24 av Stefan Attefall och Maria Larsson (båda kd) yrkandena 4–6,

2005/06:T257 av Bengt-Anders Johansson och Ulf Sjösten (båda m) yrkandena 1–5,

2005/06:T264 av Lennart Fremling (fp) yrkande 1,
 2005/06:T290 av Eskil Erlandsson och Claes Västerteg (båda c) yrkandena 1–5,
 2005/06:T299 av Kenneth Lantz (kd) yrkande 1,
 2005/06:T331 av Peter Danielsson (m) yrkandena 1–3,
 2005/06:T332 av Peter Danielsson m.fl. (m) yrkandena 2 och 6,
 2005/06:T412 av Christer Nylander m.fl. (fp) yrkande 4,
 2005/06:T488 av Carina Hägg m.fl. (s),
 2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 10,
 2005/06:T521 av Staffan Danielsson och Roger Tiefensee (båda c) yrkandena 1–4,
 2005/06:T533 av Christin Hagberg m.fl. (s),
 2005/06:T549 av Tasso Stafilidis (v) yrkandena 1–5,
 2005/06:T568 av Olle Sandahl (kd),
 2005/06:T608 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkandena 2 och 3,
 2005/06:MJ46 av Lennart Fremling m.fl. (fp) yrkande 15 och
 2005/06:N305 av Gunnar Andrén m.fl. (fp) yrkande 7.

24. Åkerinäringens betydelse och konkurrensvillkor

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T216 av Rolf Gunnarsson (m),
 2004/05:T276 av Göran Norlander och Agneta Lundberg (båda s),
 2004/05:T402 av Sylvia Lindgren (s) yrkandena 1 och 2,
 2004/05:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkandena 1 och 5,
 2005/06:T23 av Sylvia Lindgren (s),
 2005/06:T216 av Rolf Gunnarsson (m),
 2005/06:T579 av Agneta Lundberg och Hans Stenberg (båda s) och
 2005/06:T610 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkandena 1 och 5.

Reservation 21 (m, fp, kd, c)

25. Sjöfartens betydelse och konkurrensvillkor

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T396 av Gunnar Andrén (fp) yrkandena 1 och 7,
 2004/05:T460 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 4,
 2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 16,
 2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 24,
 2004/05:T488 av Catherine Persson (s) yrkandena 1 och 2,
 2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 6,
 2005/06:T32 av Birgitta Sellén (c) yrkandena 1 och 2,
 2005/06:T275 av Sven Bergström och Birgitta Sellén (båda c),
 2005/06:T356 av Michael Hagberg m.fl. (s),
 2005/06:T426 av Gunnar Andrén och Erling Bager (båda fp) yrkandena 1 och 6,
 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 12 och

2005/06:T611 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 7.

Reservation 22 (m, fp, kd, c)

26. Kombitrafik

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T434 av Alf Eriksson m.fl. (s),

2005/06:T18 av Håkan Larsson och Camilla Sköld Jansson (c, v),

2005/06:T24 av Stefan Attefall och Maria Larsson (båda kd) yrkande 7,

2005/06:T248 av Hans Hoff (s) och

2005/06:T578 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 8.

27. Hamnpolitik och åtgärder i sjöfartens infrastruktur

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T240 av Fredrik Olovsson (s),

2004/05:T360 av Owe Hellberg (v) yrkandena 1–3,

2004/05:T393 av Kerstin Lundgren (c) yrkande 2,

2004/05:T410 av Michael Hagberg m.fl. (s),

2004/05:T458 av Heli Berg (fp),

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 11, 28 och 29,

2004/05:T470 av Peter Jonsson m.fl. (s),

2004/05:T502 av Cinnika Beiming (s),

2004/05:T518 av Billy Gustafsson och Louise Malmström (båda s),

2004/05:N401 av Anita Brodén m.fl. (fp) yrkande 2,

2005/06:T19 av Michael Hagberg (s),

2005/06:T20 av Jörgen Johansson och Roger Tiefensee (båda c) yrkande 3,

2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 19,

2005/06:T265 av Ragnwi Marcelind (kd),

2005/06:T272 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m) yrkandena 1–3,

2005/06:T294 av Gunnar Andrén (fp) yrkandena 1–5,

2005/06:T310 av Karin Thorborg m.fl. (v),

2005/06:T313 av Tomas Högström och Catharina Elmsäter-Svärd (båda m),

2005/06:T324 av Heli Berg (fp),

2005/06:T344 av Jörgen Johansson (c),

2005/06:T346 av Jörgen Johansson (c) yrkandena 1 och 2,

2005/06:T404 av Jeppe Johnsson (m),

2005/06:T447 av Owe Hellberg (v) yrkandena 1–3,

2005/06:T490 av Torsten Lindström (kd) yrkande 11,

2005/06:T498 av Karin Pilsäter och Mia Franzén (båda fp) yrkande 8,

2005/06:T511 av Birgitta Ahlqvist och Lennart Klockare (båda s),

2005/06:T517 av Kerstin Lundgren (c) yrkande 2,

2005/06:T528 av Göran Magnusson m.fl. (s),

2005/06:T548 av Ulrik Lindgren m.fl. (kd) yrkande 2,
 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 27, 31 och 32,
 2005/06:T597 av Eva Arvidsson m.fl. (s),
 2005/06:T607 av Kerstin Kristiansson Karlstedt m.fl. (s),
 2005/06:N305 av Gunnar Andréén m.fl. (fp) yrkande 3 och
 2005/06:N443 av Martin Andreasson m.fl. (fp) yrkandena 30 och 31.
Reservation 23 (m, fp, kd, c)

28. Övergripande kollektivtrafikfrågor

Riksdagen avslår motionerna
 2004/05:T392 av Susanne Eberstein och Göran Norlander (båda s),
 2004/05:N11 av Åsa Torstensson m.fl. (c, m, fp, kd) yrkande 15,
 2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 13,
 2005/06:T212 av Lennart Fremling m.fl. (fp, m, kd, c) yrkande 8,
 2005/06:T296 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, –) yrkandena 3 och
 11,
 2005/06:T379 av Jörgen Johansson (c) yrkande 2,
 2005/06:T423 av Maria Larsson (kd),
 2005/06:T446 av Gunilla Wahlén m.fl. (v),
 2005/06:T478 av Annelie Enochson (kd),
 2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkandena 6 och 7,
 2005/06:T558 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 1–3, 5, 7 och 8,
 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 25,
 2005/06:T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 11,
 2005/06:T565 av Tommy Ternemar m.fl. (s),
 2005/06:T566 av Tommy Ternemar m.fl. (s),
 2005/06:T573 av Lars U Granberg och Lennart Klockare (båda s),
 2005/06:T578 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 15 och 16,
 2005/06:T582 av Göran Norlander och Kerstin Kristiansson Karl-
 stedt (båda s),
 2005/06:T584 av Kristina Zakrisson och Lennart Klockare (båda s),
 2005/06:T608 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 10 och
 2005/06:A309 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 15.
Reservation 24 (m, fp, kd, c)

29. Handikappanpassning av kollektivtrafiken

Riksdagen avslår motionerna
 2004/05:So397 av Erik Ullenhag m.fl. (fp) yrkande 7,
 2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 20,
 2005/06:So638 av Erik Ullenhag m.fl. (fp) yrkandena 4 och 5,
 2005/06:T558 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 6 och
 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 20.
Reservation 25 (fp)

30. Biljettkontroll i kollektivtrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T428 av Martin Andreasson (fp) och

2004/05:T429 av Gabriel Romanus (fp).

31. Biljetter och taxor i kollektivtrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T230 av Barbro Feltzing (mp),

2004/05:T237 av Cecilia Wikström (fp) yrkandena 1 och 2,

2004/05:T492 av Åsa Lindestam (s),

2004/05:T504 av Kenth Högström m.fl. (s),

2005/06:T242 av Cecilia Wikström (fp) yrkandena 1 och 2,

2005/06:T370 av Barbro Feltzing (mp),

2005/06:T403 av Ulf Nilsson m.fl. (fp) yrkande 3,

2005/06:T449 av Rossana Dinamarca och Kalle Larsson (båda v),

2005/06:T459 av Kenneth Lantz (kd),

2005/06:T515 av Per-Olof Svensson m.fl. (s),

2005/06:T532 av Margareta Israelsson m.fl. (s) och

2005/06:T541 av Lars Wegendal (s).

32. Upphandling av Gotlandstrafiken m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2003/04:T274 av Agneta Ringman (s),

2003/04:T451 av Agne Hansson (c),

2004/05:T254 av Nils Fredrik Aurelius och Chatrine Pålsson (m, kd),

2004/05:T341 av Agneta Ringman m.fl. (s),

2004/05:T349 av Karin Svensson Smith m.fl. (v),

2004/05:T401 av Sylvia Lindgren (s),

2004/05:T426 av Helena Bargholtz (fp) yrkande 1,

2004/05:T440 av Roger Tiefensee (c),

2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 9,

2005/06:T233 av Helena Bargholtz (fp),

2005/06:T322 av Karin Svensson Smith m.fl. (–, mp) yrkandena 1 och 2,

2005/06:T337 av Karin Thorborg m.fl. (v),

2005/06:T364 av Yvonne Ångström (fp),

2005/06:T395 av Ewa Björling (m),

2005/06:T397 av Agne Hansson och Staffan Danielsson (båda c),

2005/06:T398 av Staffan Danielsson och Agne Hansson (båda c),

2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 8,

2005/06:T557 av Christer Engelhardt och Lilian Virgin (båda s) och

2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 26.

Reservation 26 (m, fp, kd, c)

33. Upphandling av järnvägstrafik

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T252 av Yvonne Ångström (fp),

2004/05:T298 av Torsten Lindström (kd) yrkandena 7 och 8,

2004/05:T338 av Håkan Larsson (c) yrkandena 1 och 3,

2005/06:T20 av Jörgen Johansson och Roger Tiefensee (båda c) yrkande 2,

2005/06:T472 av Fredrik Olovsson och Reynoldh Furustrand (båda s),

2005/06:T474 av Lennart Axelsson m.fl. (s),

2005/06:T482 av Alf Eriksson och Arne Kjörnsberg (båda s) yrkande 1,

2005/06:T490 av Torsten Lindström (kd) yrkandena 8–10,

2005/06:T499 av Anders Larsson (c) yrkande 3,

2005/06:T508 av Johan Pehrson (fp),

2005/06:T529 av Pia Nilsson m.fl. (s) och

2005/06:T564 av Tommy Ternemar m.fl. (s).

34. Persontrafik på järnväg

Riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om

1. genomförandet av en försöksverksamhet under högst 10 år för persontrafik på det statliga järnvägsnätet i delar av Norrland,

2. rätt att utföra och organisera persontransporter i form av chartertrafik och nattågstrafik på järnväg.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:160 punkterna 7 och 8 samt avslår motionerna

2004/05:T212 av Erik Ullenhag och Cecilia Wikström (båda fp) yrkandena 1 och 2,

2004/05:T281 av Ragnwi Marcelind (kd) yrkandena 1 och 2,

2004/05:T298 av Torsten Lindström (kd) yrkande 9,

2004/05:T379 av Peter Pedersen och Karin Thorborg (båda v),

2004/05:T436 av Lennart Klockare och Birgitta Gidblom (båda s),

2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 11,

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 11,

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 10 och 21,

2004/05:T479 av Agneta Lundberg m.fl. (s),

2004/05:T481 av Inger Lundberg m.fl. (s),

2004/05:N414 av Runar Patriksson och Anita Brodén (båda fp) yrkande 5,

2005/06:U290 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 7,

2005/06:T28 av Martin Andreasson m.fl. (fp),

2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkandena 14 och 15,

2005/06:T212 av Lennart Fremling m.fl. (fp, m, kd, c) yrkande 2,

2005/06:T220 av Anna Grönlund Krantz (fp),

2005/06:T221 av Anna Grönlund Krantz (fp),

2005/06:T250 av Ragnwi Marcelind (kd) yrkandena 1 och 2,
 2005/06:T251 av Erik Ullenhag och Cecilia Wikström (båda fp) yrkandena 1 och 2,
 2005/06:T256 av Hans Backman (fp),
 2005/06:T264 av Lennart Fremling (fp) yrkande 2,
 2005/06:T296 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, -) yrkande 2,
 2005/06:T320 av Kenneth Johansson och Jörgen Johansson (båda c) yrkande 2,
 2005/06:T443 av Birgitta Sellén m.fl. (c, m, fp, kd) yrkande 1,
 2005/06:T444 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 1–5,
 2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 11,
 2005/06:T526 av Fredrik Olovsson m.fl. (s),
 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 11 och 21,
 2005/06:T578 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 10 och 12,
 2005/06:T608 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 11,
 2005/06:T615 av Peter Pedersen (v),
 2005/06:N243 av Anita Brodén och Runar Patriksson (båda fp) yrkande 5,
 2005/06:N304 av Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp) yrkandena 11 och 12,
 2005/06:N386 av Maria Larsson m.fl. (kd) yrkandena 15 och 16 samt
 2005/06:N477 av Per Bill m.fl. (m) yrkande 4.

Reservation 27 (m, fp, kd, c)

35. Flygplatser m.m.

Riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om statligt driftbidrag till icke-statliga flygplatser. Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:160 punkt 9 och avslår motionerna 2005/06:T15 av Torsten Lindström och Sven Gunnar Persson (båda kd),
 2005/06:T16 av Sten Tolgfors (m) yrkandena 1–5,
 2005/06:T17 av Lennart Axelsson m.fl. (s),
 2005/06:T21 av Staffan Danielsson (c),
 2005/06:T25 av Johan Pehrson (fp),
 2005/06:T26 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 5,
 2005/06:T27 av Anders G Högmark (m) yrkandena 1–3 och 5,
 2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 16 och
 2005/06:T34 av Sofia Larsen (c).

Reservation 28 (m, kd, c)

Reservation 29 (fp)

36. Kontroll av flygbesättningar

Riksdagen avslår motion 2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 18.

Reservation 30 (m, fp, kd, c)

37. Alternativa drivmedel

Riksdagen avslår motionerna

- 2004/05:T347 av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp) yrkandena 1–4,
 2004/05:T461 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 7,
 2004/05:N307 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 6,
 2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 11,
 2005/06:T212 av Lennart Fremling m.fl. (fp, m, kd, c) yrkande 9,
 2005/06:T309 av Kjell-Erik Karlsson m.fl. (v) yrkandena 1–4,
 2005/06:T424 av Krister Örnfjäder m.fl. (s),
 2005/06:T610 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 2 och
 2005/06:MJ350 av Anita Brodén m.fl. (fp) yrkande 5.

Reservation 31 (m, fp, kd, c)

38. Vissa miljöfrågor

Riksdagen avslår motionerna

- 2004/05:T398 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkande 23,
 2005/06:Ub385 av Birgitta Carlsson m.fl. (c) yrkande 2,
 2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 12,
 2005/06:T241 av Lennart Fremling (fp) yrkandena 1 och 2 samt
 2005/06:T374 av Håkan Larsson (c).

Reservation 32 (m, fp, kd, c)

39. Rattfylleri

Riksdagen avslår motion

- 2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 5.

Reservation 33 (m, fp, kd, c)

40. Bilens betydelse

Riksdagen avslår motionerna

- 2004/05:Sk342 av Åsa Torstensson (c) yrkandena 3 och 4,
 2004/05:T241 av Hans Backman (fp),
 2004/05:T307 av Lars Lindblad (m),
 2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 12 och 13,
 2004/05:T511 av Jarl Lander m.fl. (s),
 2004/05:T512 av Jarl Lander (s),
 2005/06:T219 av Hans Backman (fp),
 2005/06:T273 av Anna Grönlund Krantz (fp),
 2005/06:T319 av Annika Qarlsson och Rigmor Stenmark (båda c) och
 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 13 och 14.

Reservation 34 (m, fp, kd, c)

41. Fordonshobbyn

Riksdagen avslår motion

- 2005/06:T30 av Lars Gustafsson m.fl. (kd).

Reservation 35 (m, fp, kd, c)

42. Förarbevis för vissa fritidsbåtar

Riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om krav på förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar. Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:160 punkt 6 och avslår motionerna

2005/06:T26 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 3 och

2005/06:T33 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 2.

Reservation 36 (m)

43. Fritidsbåtsregister

Riksdagen avslår motionerna

2005/06:Sk343 av Karin Enström (m) yrkande 1,

2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 17,

2005/06:T33 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 1,

2005/06:T462 av Anders Karlsson (s),

2005/06:T494 av Hillevi Larsson och Britt-Marie Lindkvist (båda s) yrkande 1,

2005/06:T542 av Kurt Kvarnström och Anneli Särnblad (båda s),

2005/06:T575 av Christer Skoog m.fl. (s),

2005/06:T580 av Agneta Lundberg och Kerstin Kristiansson Karlstedt (båda s) och

2005/06:T598 av Christer Erlandsson (s).

Reservation 37 (m, fp, kd, c)

44. Vattenskotrar

Riksdagen avslår motion

2005/06:T232 av Liselott Hagberg och Axel Darvik (båda fp).

45. Gång- och cykeltrafik

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T342 av Rolf Olsson (v),

2005/06:T29 av Lennart Fremling m.fl. (fp, kd, c),

2005/06:T229 av Jan Ertsborn och Lennart Kollmats (båda fp),

2005/06:T296 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, -) yrkande 5,

2005/06:T297 av Åsa Domeij och Helena Hillar Rosenqvist (båda mp),

2005/06:T330 av Karin Thorborg m.fl. (v) yrkandena 1, 2 och 4–10,

2005/06:T348 av Ragnwi Marcelind (kd),

2005/06:T609 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 12 och

2005/06:T612 av Claes Roxbergh m.fl. (mp, fp, kd, c, -) yrkandena 1–3 och 7.

46. Regelsystemet för enskilda vägar

Riksdagen avslår motionerna

2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkandena 2 och 3,

2005/06:T224 av Lars-Ivar Ericson (c),

2005/06:T228 av Nils Fredrik Aurelius (m) yrkande 3,
 2005/06:T285 av Carina Hägg (s),
 2005/06:T286 av Agneta Lundberg och Göran Norlander (båda s),
 2005/06:T288 av Eskil Erlandsson och Jan Andersson (båda c),
 2005/06:T357 av Louise Malmström och Billy Gustafsson (båda s),
 2005/06:T393 av Holger Gustafsson (kd) yrkande 2,
 2005/06:T435 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, kd, c),
 2005/06:T437 av Rigmor Stenmark (c) yrkande 1,
 2005/06:T477 av Margareta Andersson och Agne Hansson (båda c),
 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 19,
 2005/06:N304 av Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp) yrkande 9 och
 2005/06:N380 av Carl-Erik Skårman och Cecilia Widegren (båda m)
 yrkande 9.

Reservation 38 (m, fp, kd, c)

47. Vissa färjefrågor

Riksdagen avslår motionerna
 2005/06:T22 av Tobias Krantz (fp),
 2005/06:T279 av Gunnar Andrén (fp) yrkande 9,
 2005/06:T292 av Tobias Krantz (fp),
 2005/06:T306 av Gunilla Tjernberg (kd),
 2005/06:T486 av Göte Wahlström m.fl. (s),
 2005/06:T498 av Karin Pilsäter och Mia Franzén (båda fp) yrkande
 7,
 2005/06:N381 av Rosita Runegrund och Lars Gustafsson (båda kd)
 yrkande 6 och
 2005/06:N443 av Martin Andreasson m.fl. (fp) yrkande 32.

48. Färdtjänst och riksfärdtjänst

Riksdagen antar regeringens förslag till
 1. lag om ändring i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst,
 2. lag om ändring i lagen (1997:736) om färdtjänst.
 Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:160 punkterna 2 och
 3 samt avslår motionerna
 2004/05:T315 av Kaj Nordquist (s),
 2004/05:T330 av Catharina Bråkenhielm (s),
 2005/06:So364 av Peter Eriksson m.fl. (mp, –) yrkande 18,
 2005/06:So555 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 5–9,
 2005/06:T26 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 6,
 2005/06:T268 av Else-Marie Lindgren (kd),
 2005/06:T359 av Billy Gustafsson (s),
 2005/06:T372 av Birgitta Sellén och Birgitta Carlsson (båda c) och
 2005/06:T373 av Birgitta Carlsson och Lars-Ivar Ericson (båda c).

Reservation 39 (m, kd, c)

49. Lag om information till passagerare m.m.

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om information till passagerare m.m. Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:160 punkt 1.

50. Övriga frågor

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T232 av Birgitta Carlsson och Annika Qarlsso (båda c),

2005/06:T26 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 4 och

2005/06:T276 av Rigmor Stenmark och Annika Qarlsso (båda c).

Reservation 40 (m)

Stockholm den 16 maj 2006

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Johnny Gylling (kd), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Monica Green (s), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Kerstin Engle (s), Björn Hamilton (m), Karin Svensson Smith (–), Börje Vestlund (s), Christer Winbäck (fp) och Karin Thorborg (v).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2005/06:160 Moderna transporter jämte 606 motionsförslag varav 63 från följdmotioner till propositionen.

Utskottet redogör i betänkandet för sina ställningstaganden i ett stort antal frågor. Det handlar inledningsvis om transportpolitikens mål, principer och styrmedel. Vidare berörs trafikens kostnadsansvar, organisation och ansvarsfördelning inom transportområdet, trafikforskning och innovationer, internationellt samarbete, planering och finansiering av transportinfrastruktur, ett antal frågor med anknytning till utvecklingen av transportsystemet, godstransporter, kollektivtrafik, persontrafik på järnväg och flyg, vissa vägtrafikfrågor, fritidsbåtsregister och krav på förarbevis för vissa fritidsbåtar, enskilda vägar, gång- och cykeltrafik, färdtjänst samt ett förslag till lag om information till passagerare m.m.

I samband med ärendets beredning har utskottet haft sammanträffande med bl.a företrädare för Näringsdepartementet, Rikstrafiken, Transportindustriförbundet, Svenska Naturskyddsföreningen, Riksförbundet enskilda vägar och Sjösportens samarbetsdelegation. Ett antal skrivelser har vidare inkommit i ärendet.

Utskottet har även anordnat en offentlig utfrågning om Flygets roll som transportmedel – nu och i framtiden. Program, deltagarförteckning och stenografiska nedteckningar från denna återfinns i *bilaga 3*.

Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen redovisar i propositionen inriktningen av transportpolitiken, som en viktig del i regeringens samlade insatser för att skapa hållbar tillväxt, livskvalitet och välfärd i hela landet.

Det övergripande målet för transportpolitiken skall fortsatt vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Delmålen skall fortsatt gälla tillgänglighet, transportkvalitet, säkerhet, miljö, regional utveckling samt jämställdhet. Delmålen för miljö samt regional utveckling knyts till de miljöpolitiska respektive regionalpolitiska målen. Flera etappmål justeras. En kilometerskatt för tunga lastbilar införs under vissa förutsättningar.

Resenärs- och kundperspektivet lyfts fram samt behovet av hållbara transportlösningar för regional utveckling och vidgade arbetsmarknadsregioner. Trafikhuvudmännen erbjuds att på försök ta ansvar för interregional järnvägstrafik i del av Norrland. Charter- och nattågstrafik öppnas för konkur-

rens. Ett utvecklingsprogram för kollektivtrafik med fokus på tillgänglighet för funktionshindrade, stationsfrågor och samordning av information m.m. tas fram. Resenärernas rättigheter stärks med en ny lag samt förändringar i lagarna om färdtjänst och riksfärdtjänst. En rad initiativ till bättre trafiksäkerhet lyfts fram, bl.a. för säkrare resor till och från skola, samt förslag med krav på förarbevis och registreringsplikt för vissa större fritidsbåtar. Jämställdhetsintegrering lyfts fram som strategi för att nå transportpolitikens jämställdhetsmål.

Infrastrukturplaneringen förenklas och samordnas mer med regional planering. Strategiska hamnar och kombiterminaler bör prioriteras. Driftsbidrag till icke-statliga flygplatser omfördelas med utgångspunkt i kollektiva transportalternativ. En nationell flygplatsöversyn aviseras.

Utskottets överväganden

Transportpolitikens mål

Utskottets förslag i korthet

Enligt utskottets mening utgör de av regeringen föreslagna förändringarna av de transportpolitiska delmålen ett förtydligande av de samband som finns mellan miljöpolitiken, den regionala utvecklingspolitiken och transportpolitiken. Det är naturligt att en samordning sker mellan de politiska målen för dessa områden.

Utskottet förutsätter att regeringen återkommer till riksdagen med sin bedömning av hur mål- och resultatuppföljningen kan utvecklas ytterligare. En ledstjärna i detta arbete bör vara att utveckla riksdagens möjligheter att på ett lämpligt sätt följa upp de transportpolitiska målen.

Jämför reservation 1 (m, fp, kd, c) och särskilt yttrande 1 (m, fp, kd, c).

Bakgrund

Nuvarande transportpolitiska mål

Politikområdet Transportpolitik omfattar sex verksamhetsområden, nämligen Vägar, Järnvägar, Sjöfart, Luftfart, Interregional kollektiv persontrafik samt Forskning och analys. Inom det transportpolitiska området är målen utformade på ett hierarkiskt sätt enligt följande:

- Övergripande mål.
- Delmål.
- Mål för verksamheten.
- Mål för verksamhetsgrenar.

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt 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 samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning bidra till följande:

- 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 främjar en positiv regional utveckling genom att dels utjämna 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.

I målhierarkin ingår vidare etappmål, vilka anger lämpliga steg på väg mot de långsiktiga målen. Etappmålen beslutas av regeringen. Etappmål finns formulerade för alla delmål, med undantag av jämställdhetsmålet. Etappmålen för trafiksäkerhet och miljö är tidsatta och kvantifierade. Det anges således konkret vad som skall uppnås vid en särskild tidpunkt. Etappmålet om funktionshindrades tillgänglighet till transportsystemet är tidsatt. I övrigt är etappmålen formulerade på ett mer övergripande sätt. För de etappmål som inte är tidsatta och kvantifierade har regeringen angivit som sin bedömning att ett uppföljningssystem i form av mått och indikatorer bör utvecklas.

Delmålen och etappmålen bryts i sin tur ned till mål för vart och ett av de olika verksamhetsområdena inom politikområdet. Därefter formulerar regeringen i sin styrning av myndigheterna inom politikområdet mål och återrapporteringskrav för de olika verksamhetsgrenarna.

Propositionen

Målstruktur

Enligt regeringens bedömning skall transportpolitiken även i fortsättningen vägledas dels av ett övergripande mål med ett antal delmål som anger ambitionsnivån på lång sikt, dels av etappmål som anger lämpliga steg på vägen.

I propositionen anges att krav på kontinuitet i styrningen av transportsystemet talar för att man bör vara återhållsam med ingrepp i den övergripande målstrukturen. De förändringar som görs i de långsiktiga målen bör därför vara väl övervägda och motiverade av väsentliga förändringar av de över-

gripande politiska riktlinjerna eller i de grundläggande förutsättningarna för transportsystemets utveckling. Regeringen gör mot denna bakgrund bedömningen att den målstruktur för transportpolitiken som fastställdes av riksdagen 1998 fortfarande är ändamålsenlig.

Det övergripande målet

Regeringens bedömning är att det övergripande målet för transportpolitiken skall vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Regeringen föreslår således ingen förändring av dagens övergripande transportpolitiska mål. Angående målformuleringens innebörd anges att en strävan efter samhällsekonomisk effektivitet även i fortsättningen bör präglade avvägningar och beslut i transportpolitiken samt att detta är en förutsättning för att tillväxt- och välfärds mål skall kunna uppnås. Ett kundperspektiv skall genomsyra den svenska transportpolitiken. Det medborgarperspektiv som finns i det övergripande målet och det allmänintresse som det är ett uttryck för är en viktig utgångspunkt för transportpolitiken.

Hållbar utveckling anges i propositionen vara ett övergripande mål för regeringens politik. Det innebär att alla politiska beslut skall utformas så att de tar hänsyn till ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenser på lång sikt. Syftet med transportpolitiken är att påverka transportsystemet och dess funktion i samhället så att det kan bidra till att uppnå tillväxt- och välfärds mål där olika aspekter på välfärd och livskvalitet måste kunna balanseras mot varandra.

Delmålen

Ett tillgängligt transportsystem

Regeringen gör bedömningen att delmålet Ett tillgängligt transportsystem även i fortsättningen bör ha följande lydelse: Transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.

Regeringen gör således bedömningen att någon förändring av delmålet om ett tillgängligt transportsystem inte är nödvändig. Enligt propositionen bör statens ansvar för ett tillgängligt transportsystem omfatta alla de transportbehov som måste kunna tillgodoses i ett väl utvecklat samhälle oavsett om det gäller person- eller godstransporter. Transportsystemet bör därför utformas så att transportererna skapar den tillgänglighet för kvinnor och män som krävs för att de skall kunna arbeta, ta ansvar för hem och familj, utnyttja service samt i övrigt ha ett fungerande vardagsliv och upprätthålla goda sociala kontakter. Transportsystemet skall självklart också vara tillgängligt för barn och unga.

Hög transportkvalitet

Regeringen gör bedömningen att delmålet Hög transportkvalitet även i fortsättningen bör ha följande lydelse: Transportsystemets utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.

Regeringen föreslår alltså inget nytt delmål för Hög transportkvalitet. I propositionen anges att den yttersta effekten som skall uppnås genom målet Hög transportkvalitet är att systemets funktion skall svara mot medborgarnas och näringslivets behov. Delmålet för transportkvalitet blir därmed ett samlande begrepp för kundnytta.

Säker trafik

Regeringen gör bedömning att delmålet Säker trafik även i fortsättningen bör ha följande lydelse: Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.

Regeringen gör bedömningen att även delmålet om en säker trafik bör vara oförändrat eftersom nollvisionen utgör en bra strategi för att öka trafiksäkerheten bland olika grupper av flickor och pojkar, kvinnor och män. Vidare anges att fler och fler accepterat nollvisionen som ett sätt att åstadkomma ett säkert transportsystem.

God miljö

Regeringen föreslår att delmålet för en god miljö ändras till: Transportsystemets utformning och funktion skall bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås.

Regeringens förslag kopplar det transportpolitiska delmålet om en god miljö till de av riksdagen beslutade målen för miljöpolitiken. Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Grunden för den nationella miljöpolitiken är de 16 miljökvalitetsmål riksdagen antagit. Miljökvalitetsmålen beskriver den kvalitet eller det tillstånd i miljön som behöver uppnås för att samhället skall vara ekologiskt hållbart och skall i huvudsak vara uppfyllda inom en generation efter det att målen ursprungligen antogs.

De 16 miljökvalitetsmålen är:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Giftfri miljö
- Skyddande ozonskikt
- Säker strålmiljö
- Ingen övergödning

- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Hav i balans, levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- Storslagen fjällmiljö
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

I propositionen anges att transportsektorns miljöpåverkan är mångfasetterad och att det för många miljö kvalitetsmål finns en koppling till transportsektorn. För att miljöpolitikens mål skall kunna nås är det viktigt att transportpolitiken utformas med hänsyn till dessa mål. Regeringen föreslår därför att det nuvarande delmålet om god miljö ändras så att detta samband tydliggörs.

Regional utveckling

*Regeringen föreslår att delmålet för regional utveckling ändras till: **Transportsystemets utformning och funktion skall bidra till att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken samt motverka nackdelar av långa transportavstånd.***

Regeringens förslag kopplar det transportpolitiska delmålet om regional utveckling till de av riksdagen beslutade målen för den regionala utvecklingspolitiken.

Målet för den regionala utvecklingspolitiken är väl fungerande och hållbara lokala arbetsmarknadsregioner med en god servicenivå i alla delar av landet. Med väl fungerande hållbara lokala arbetsmarknadsregioner avses att de är tillräckligt attraktiva och toleranta för att kunna ta till vara den potential och livskraft som finns hos såväl kvinnor som män inom företag. Med en god servicenivå i alla delar av landet avses att politiken skall bidra till att kvinnor och män och företag har tillgång till kommersiell och offentlig service i tillräcklig omfattning.

Vidare anges att det för ett land som Sverige, med gles befolkning och stora avstånd inom landet och med en mycket exportberoende industri med långa transportavstånd, är viktigt att transportpolitiken också inriktas på att motverka de nackdelar som kan uppkomma av långa avstånd, både inom landet och i kontakter med omvärlden.

Ett jämställt transportsystem

*Regeringen gör bedömningen att delmålet om ett jämställt transportsystem även i fortsättningen bör ha följande lydelse: **Målet skall vara 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.

I propositionen konstateras att det av riksdagen beslutade delmålet om ett jämställt transportsystem fortfarande är relevant samt att det nya målet har initierat en omfattande läroprocess inom transportområdet. Arbetet behöver nu intensifieras.

Etappmålen

Ett tillgängligt transportsystem

Regeringen anger att följande, delvis förändrade, etappmål bör gälla för delmålet om ett tillgängligt transportsystem: Tillgängligheten för medborgare och näringsliv inom regioner samt mellan regioner och omvärlden bör successivt förbättras. Tillgängligheten inom storstadsområden och mellan tätortsområden bör öka. Kollektivtrafikens andel av antalet resor bör öka. Senast 2010 bör kollektivtrafiken vara tillgänglig för funktionshindrade. Cykeltrafikens andel av antalet resor bör öka, särskilt i tätort.

I propositionen Infrastruktur för ett hållbart transportsystem (prop. 2000/01:20) konkretiserades delmålet om tillgänglighet i form av etappmål. Tillgänglighetsbegreppet gavs samtidigt en bred innebörd. Det omfattar res- och transporttid, pris, förekomst av alternativ liksom turtäthet i kollektivtrafiken. Res- och transporttiderna skall minska.

Det nya etappmålet om att kollektivtrafikens andel av antalet resor bör öka markerar den betydelse regeringen lägger vid att utveckla kollektivtrafiken.

Hög transportkvalitet

Regeringen anger att följande, delvis förändrade etappmål, bör gälla för delmålet Hög transportkvalitet: Kvaliteten i det svenska transportsystemet bör, mätt i termer av tillförlitlighet, trygghet, flexibilitet, bekvämlighet, framkomlighet samt tillgång till information successivt förbättras. Sverige bör arbeta för att kunna jämföra dessa kvalitetstermer med övriga EU-länders. Passagerares rättigheter bör stärkas.

Angående innebörden av detta mål anges att det etappmål som ställdes upp i infrastrukturpropositionen 2001 innebär att kvaliteten i det svenska transportsystemet, mätt i termer av förutsägbarhet, säkerhet, flexibilitet, bekvämlighet, framkomlighet och tillgång till information successivt bör förbättras.

För att tydliggöra skiljelinjen mot trafiksäkerhetsmålet föreslås dock att kvalitetstermen säkerhet i stället uttryckas i termer av trygghet. En annan förändring är att termen förutsägbarhet byts mot det bredare uttrycket tillförlitlighet.

Målet om passagerares rättigheter införs för att svara mot ambitionen att kunden skall ges en tydligare plats i transportpolitikens mål.

Säker trafik

Regeringen anger att etappmålet Säker trafik även i fortsättningen bör ha följande lydelse: Antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor inom alla trafikslag bör, i enlighet med nollvisionen, fortlöpande minska. Särskilt bör åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet prioriteras. Antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor bör fram till 2007 minska med hälften räknat från 1996 års nivå.

Regeringen ser dagens etappmål som viktigt för att motivera och engagera olika aktörer för att kunna nå det långsiktiga målet, nollvisionen. Därmed föreslås inga förändringar.

Vad gäller det framtida trafiksäkerhetsarbetet anges att en översyn kommer att ske i anslutning till 2007. Regeringen kommer att ge Vägverket i uppdrag att formulera nytt etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen i vägtransportsystemet efter 2007 och ge förslag på en framtida målstruktur.

God miljö

Regeringen anger att följande etappmål bör gälla för delmålet God miljö: Transportsektorn bör bidra till att miljöpolitikens delmål nås. Utsläppen av koldioxid från transporter i Sverige bör 2010 ha stabiliserats på 1990 års nivå. Antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder skall ha minskat med 5 % till 2010 jämfört med 1998. Inriktningen för att nå bullermålet bör vara effektivaste reduktion av störningar och att de mest bullerutsatta människorna prioriteras.

Regeringen har tidigare fastslagit att transportsektorn skall bidra till att miljöpolitikens delmål nås. Det är dock samtidigt viktigt att fokusera miljöinsatserna inom transportsektorn till de områden där transportsystemets utveckling är kritisk för möjligheterna att nå de miljöpolitiska delmålen. Utifrån denna utgångspunkt redogörs för utvecklingen mot de miljöpolitiska delmålen samt transportsektorns betydelse i arbetet med att uppnå dessa.

Angående utsläppen av koldioxid anges att transportsektorn svarar för ca 30 % av de svenska utsläppen, samt att utsläppen ökat. Då denna utveckling är ohållbar är det viktigt att insatser sätts in redan nu för att bryta trenden. Det nuvarande etappmålet om att transportsektorns utsläpp av koldioxid till 2010 bör ha stabiliserats på 1990 års nivå bör därför kvarstå.

Angående utsläpp av luftföroreningar konstateras att ytterligare åtgärder behöver vidtas för att målet skall nås. Regeringen har därför gett Naturvårdsverket och andra berörda myndigheter i uppdrag att utarbeta förslag

till kompletterande åtgärder så att delmålet kan nås till 2010. Resultatet av detta uppdrag får visa om det behövs ett särskilt etappmål för utsläpp av kväveoxider från transportsektorn och hur det i så fall bör formuleras.

Såvitt gäller buller ser regeringen det som angeläget att delmålet ses över och att större fokus läggs på hälsoeffekter och antalet människor som är störda av buller från olika slags källor. I avvaktan på sådant underlag anser dock regeringen att den nuvarande formuleringen av delmålet bör kvarstå. Inriktningen för att nå målet bör vara att uppnå största möjliga störningsminskning i förhållande till insatta medel och att prioritera de mest bullerutsatta.

Regional utveckling

Regeringen anger att följande nya etappmål bör gälla för delmålet Regional utveckling: Transportsystemet bör bidra till att regionförstoringen blir hållbar för kvinnor och män i syfte att uppnå väl fungerande arbetsmarknadsregioner.

Regeringen anger att regionförstoring skall ske inom ramen för en hållbar utveckling. Det innebär att transportsystemets bidrag till hållbar regionförstoring måste ske så att miljöeffekterna ligger inom de ramar som miljö kvalitetsmålen med tillhörande delmål ställer upp. Utifrån den sociala dimensionen är det viktigt att mäns och kvinnors i dag olika pendlingsmönster, vilka beror på en rad olika faktorer, också beaktas när regionförstörande åtgärder diskuteras.

Ett jämställt transportsystem

Regeringen anger att följande nya etappmål bör gälla för delmålet Ett jämställt transportsystem: Övriga transportpolitiska etappmål bör följas upp ur ett jämställdhetsperspektiv. I trafikverkens ledningsgrupper bör inget kön ha en representation som understiger 40 % senast 2010.

Regeringen redogör i propositionen för jämställdhetsintegrering som en strategi för att uppfylla det transportpolitiska jämställdhetsmålet. Jämställdhetsintegrering som en strategi innebär att beslut inom alla områden skall präglas av ett jämställdhetsperspektiv. Eftersom jämställdhet mellan kvinnor och män skapas där ordinarie beslut fattas, resurser fördelas och normer skapas måste jämställdhetsperspektivet ständigt finnas med på de olika nivåerna. Detta perspektiv medför också att transportpolitikens sjätte delmål om jämställdhet har en annan dimension än de övriga delmålen, eftersom det måste överlappa och genomsyra alla transportpolitiska mål.

Att på olika sätt minska mäns överrepresentation och därmed öka kvinnors representation, både på olika beslutsnivåer och mer allmänt i de olika myndigheter, organisationer och företag som verkar inom transportsektorn, bedömer regeringen som en viktig del i genomförandet av delmålet. Ett etappmål sätts därför upp för könsfördelningen i trafikverkens ledningsgrupper.

Motionsförslag

Åsa Torstensson m.fl. (c, m, fp, kd) betonar i motion 2004/05:N11 transportsystemets och infrastrukturens betydelse för turistindustrin. Då denna närings behov enligt motionärerna inte tillgodoses i dagens infrastrukturplanering föreslås att ett delmål om turismutveckling fogas till dagens transportpolitiska delmål (yrkande 12).

Utskottets ställningstagande

De transportpolitiska målen skall vara en utgångspunkt i alla diskussioner om olika åtgärder inom transportområdet. Utskottet har därför haft anledning att behandla utformningen av dessa mål vid ett stort antal tillfällen, exempelvis i utskottets årliga mål- och resultatdiskussion med anledning av regeringens budgetpropositioner och i utskottets behandling av andra övergripande frågor, såsom utvecklingen inom trafiksäkerhets- eller miljöområdet. De transportpolitiska målen har även stått i fokus vid utskottets ställningstagande till planeringsramarna för åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen.

Nya delmål

Angående utformningen av det övergripande målet och delmålen har utskottet vid ett flertal tillfällen, senast i budgetbetänkandet för år 2006, konstaterat att riksdagens beslut om de transportpolitiska målen, som i huvudsak har sitt ursprung i det transportpolitiska beslutet från 1998, föregåtts av omfattande utredningar och diskussioner samt att de är konstruerade för att vara långsiktiga till sin natur och menade att gälla som övergripande riktlinjer under en längre tidsperiod. Utskottet angav samtidigt att det finns anledning att ständigt bedriva ett transportpolitiskt utvecklingsarbete. Förändrade transportbehov, teknisk utveckling, nya forskningsrön, ändrade ekonomiska förutsättningar, internationella omvärldsförändringar, uppkomna eller förväntade miljökonsekvenser och förskjutningar i värderingar i samhället är några faktorer som gör det angeläget att från tid till annan se över transportpolitikens utgångspunkter och principer.

Utskottet kan nu konstatera att regeringens förslag till delvis förändrade mål är väl i linje med utskottets ovan redovisade ställningstagande. Det övergripande målet, som är avsett att gälla som övergripande riktlinjer under en längre tidsperiod, är fortfarande ändamålsenligt och ligger fast. Samtidigt föreslås vissa förändringar med det huvudsakliga syftet att uppdatera målen med avseende på den utveckling som skett inom miljöpolitiken och den regionala utvecklingspolitiken.

Såvitt gäller regeringens förslag till nytt delmål för en god miljö kan utskottet inte annat än konstatera att det finns en mycket stark koppling mellan utvecklingen inom transportområdet och möjligheterna att uppnå de mål som fastställts för miljöpolitiken. Detta samband tydliggjordes redan vid beslutet om dagens delmål. En tydligare samordning mellan de trans-

portpolitiska målen och målen för miljöpolitiken är därmed naturlig. Samtidigt innebär detta att delmålet uppdateras med hänsyn till de förändringar av miljöpolitiska målen som gjorts under senare tid. Samma skäl kan anföras för att samtidigt, som regeringen föreslår, koppla delmålet om regional utveckling till målet för den regionala utvecklingspolitiken.

Utskottet ställer sig följaktligen bakom regeringens förslag till förändrade delmål.

Med anledning av det motionsledes framförda förslaget att inrätta ett nytt delmål om turismutveckling vill utskottet understryka att de transportpolitiska delmålen redan i dagsläget uttrycker behovet av att tillgodose näringslivets och medborgarnas transportbehov. En viktig utgångspunkt för transportsystemets utformning inte minst i regioner med stort turistiskt intresse är därmed att främja en fortsatt utveckling av turismen. Det är dock enligt utskottets mening inte lämpligt att räkna upp en mångfald olika intressen och specificera särskilda näringar, som jordbruket, skogsbruket, gruvnäringen, industrin, handeln eller för den delen turismnäringen i en övergripande målformulering. Motionsförslaget avstyrks därmed.

Nya etappmål

Utskottet har vid ett flertal tillfällen kommenterat dagens målstruktur med delmål som anger en långsiktig ambitionsnivå och etappmål som anger lämpliga steg på vägen. Utskottet har bl.a. pekat på behovet av att ta fram etappmål för samtliga delmål. Givet att de transportpolitiska målen är relativt allmänt hållna samt uttrycker en ambitionsnivå på lång sikt, är det nödvändigt med etappmål som i något mer konkreta termer beskriver lämpliga steg på vägen. Betydelsen av exempelvis etappmålet för trafiksäkerhet, som i absoluta termer anger vad som skall uppnås vid en specificerad tidpunkt, kan inte underskattas då detta etappmål har haft en central betydelse i trafiksäkerhetsarbetet under senare år, kanske just eftersom det uttrycks i så konkreta termer. Enligt utskottets mening har etappmålet därmed blivit en viktig förutsättning för att successivt förverkliga nollvisionen. Utskottet välkomnar därför att regeringen i propositionen redovisar etappmål för samtliga delmål. Utskottet ställer sig även bakom de prioriteringar som etappmålen ger uttryck för.

Mål och resultatindikatorer

Karakteristiskt för transportområdet är en långtgående delegering av befogenheter från riksdagen till regeringen och vidare till de statliga trafikmyndigheterna. Denna styrkedja förutsätter tydliga mål och resultatindikatorer samt konkreta återrapporteringskrav som är kopplade till målen. Återrapporteringskraven bör vara utformade på ett sådant sätt att riksdagen kan bedöma om vidtagna åtgärder leder till att målen har uppnåtts eller kommer att uppnås. Samtidigt kan konstateras att de transportpolitiska målen sedan lång tid tillbaka har formulerats i allmänna termer så att de kan ligga fast över en längre tidsperiod och ge uttryck för behovet av kontinui-

tet och långsiktighet i transportpolitiken. Även inom andra politikområden finns också exempel på mindre tydliga mål. Exempel finns dock även på områden där målen sökt utvecklas under senare år som t.ex. inom miljöområdet. I de fall målen inte är kvantitativa är det nödvändigt att till dessa foga relevanta och allmänt accepterade resultatindikatorer. Ett fortsatt utvecklingsarbete bör därför bedrivas i syfte att underlätta uppföljningen av resultaten inom området.

I sammanhanget kan nämnas att hösten 2003 gjorde riksdagen ett tillkännagivande med anledning av den ekonomiska styrningen (bet. 2003/04: FiU2, rskr. 2003/04:125). Finansutskottet framhöll i sitt av riksdagen godkända betänkande att uppställda mål borde vara tydliga och lätta att följa upp samt att olika typer av resultatindikatorer borde användas i ökad utsträckning. Med tanke på den vikt som läggs vid mål- och resultatstyrningen för riksdagens inflytande är därför, som utskottet tidigare efterlyst, ett fortsatt utvecklingsarbete för att utveckla mål- och resultatstyrningen angeläget. Utskottet förutsätter att regeringen återkommer till riksdagen med sin bedömning av hur mål- och resultatuppföljningen kan utvecklas ytterligare. En ledstjärna i detta arbete bör vara att utveckla riksdagens möjligheter att på ett lämpligt sätt följa upp de transportpolitiska målen.

Transportpolitikens principer och styrmedel

Utskottets förslag i korthet

De transportpolitiska principerna är av avgörande betydelse i det transportpolitiska arbetet eftersom de utgör en utgångspunkt vid val av åtgärder för att nå de transportpolitiska målen. Det är därför enligt utskottets mening angeläget att ett utvecklingsarbete bedrivs även med avseende på dessa principer. Utskottet föreslår mot denna bakgrund att riksdagen antar regeringens förslag till förändringar av de transportpolitiska principerna. Riksdagen föreslås vidare avslå motionsförslag i frågan.

Jämför reservation 2 (m, fp, kd, c).

Bakgrund

De transportpolitiska principerna är viktiga utgångspunkter vid val av styrmedel för att nå de transportpolitiska målen. Nuvarande transportpolitiska principer fattade riksdagen beslut om vid behandlingen av 1998 års transportpolitiska beslut. En framträdande princip är att infrastrukturavgifter skall baseras på samhällsekonomiska marginalkostnader. Såväl enskilda trafikanter som kommersiella utövare skall via skatter och andra avgifter betala de externa marginalkostnader, som deras användande av infrastrukturen ger upphov till. Andra bärande principer är valfrihet för transportkon-

sumenterna samt samverkan mellan olika transportmedel och trafikslag i effektiv konkurrens. Ännu en vägledande princip är att beslut om transporter skall fattas på en så decentraliserad nivå som möjligt.

Propositionen

Transportpolitiska principer

Regeringen föreslår att de transportpolitiska principerna skall justeras och kompletteras samt lyda:

- *kunderna skall ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport skall utföras,*
- *beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former,*
- *samverkan inom och mellan olika trafikslag skall främjas,*
- *konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ skall främjas och*
- *trafikens samhällsekonomiska kostnader skall vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.*

De av regeringen föreslagna transportpolitiska principerna utgör en vidareutveckling av de principer som riksdagen slog fast i 1998 års transportpolitiska beslut. En ny princip föreslås om att trafikens samhällsekonomiska kostnader skall vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

Eftersom de transportpolitiska målen har en överordnad roll i transportpolitiken, är det angeläget att beskriva inom vilka ramar dessa principer bör tillämpas. Särskilt de transportpolitiska principerna om valfrihet och konkurrens bör gälla inom ramen för den samhällsekonomiskt baserade skatte- och avgiftspolitikerna samt olika regelverk för transportområdet, som är viktiga styrmedel för att uppnå ett hållbart samhälle.

Angående principen om kundernas valfrihet anges i propositionen bl.a. att den medverkar till att uppnå samhällsekonomisk effektivitet i transportsystemet genom att transportkundernas kostnader och uppoffringar tas med i beräkningarna inför utformningen av transportsystemet. Samtidigt är det viktigt att transportkunderna inte bara ges valfrihet utan också får ett ökat inflytande vid utformningen av transportsystemet och i transportproduktionen. Detta gäller både gods- och persontransporter.

Principen om decentraliserade beslut bidrar till att skapa ökad dynamik och flexibilitet i transportsystemet samt är viktigt för att bättre kunna möta transportkundernas behov. Det är också nödvändigt att decentralisera besluten i takt med att de samband som styr utbudet och efterfrågan blir alltmer komplexa och svåröverskådliga.

Enligt regeringen finns det flera skäl att prioritera samverkan mellan transportslagen, främst att de olika trafikslagen för transportkunderna i många fall utgör endast delar av en längre transportkedja. Att se på transporterna som en kedja från dörr till dörr har blivit allt vanligare och allt viktigare både vid person- och godstransporter.

Även konkurrens bör enligt regeringen framför allt betraktas som medel för att uppnå en effektiv resursanvändning. Detta har betydelse i strävandena att uppnå en hållbar utveckling. Denna princip bör gälla inom ramen för den samhällsekonomiskt baserade skatte- och avgiftspolitikerna samt olika regelverk för transportområdet, som är viktiga styrmedel för att uppnå ett hållbart samhälle där infrastruktur användarna i stora drag betalar de samhällsekonomiska kostnaderna för sitt transportutnyttjande.

Slutligen föreslås en ny princip om trafikens samhällsekonomiska kostnader. Principen innebär att trafikens samhällsekonomiska kostnader, tillsammans med de transportpolitiska målen, skall vara utgångspunkt när olika transportpolitiska styrmedel utformas. Principen skall inte ses som krav på obligatoriska kostnads-/intäktsanalyser i sammanhang då intäktsidan är svår att kvantifiera i samhällsekonomiska termer. Många gånger är den relevanta frågan i stället med vilka styrmedel ett visst mål kan uppnås till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad.

Transportpolitiska styrmedel

Angående de transportpolitiska styrmedlen gör regeringen bedömningen att styrmedel som bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås och ger transportkunderna så stor valfrihet som möjligt inom ramen för det befintliga transportutbudet, i första hand bör väljas. En samhällsekonomiskt grundad prissättning ger stora möjligheter att skapa denna valfrihet. Lämpliga kombinationer av styrmedel med önskade effekter bör användas.

Enligt propositionen innebär den allt snabbare samhällsutvecklingen, inte minst inom transportområdet, att vi kontinuerligt måste anpassa styrmedlen till förändringar i omvärlden så att de inte förlorar sin styrande effekt eller t.o.m. verkar i motsatt riktning.

Följande styrmedel är bland de viktigaste som används för att uppnå de transportpolitiska målen:

- regleringar och tillsyn,
- förhandlingar och överenskommelser,
- ekonomiska styrmedel,
- infrastrukturplanering, fysisk planering och trafikplanering,
- upphandling,
- sektorsansvar och mål- och resultatstyrning av myndigheter och verk,
- forskning, utveckling och analyser samt
- information och opinionsbildning.

Enligt propositionen förutsätter en framgångsrik transportpolitik att olika styrmedel kombineras så att de stöder varandra. Exempelvis kan det vara svårt att nå resultat genom teknisk utveckling om inte priserna samtidigt visar att det är lönsamt att använda ny och bättre teknik. Vid kombination av styrmedel bör olika aspekter av styrmedlets effekter beaktas. Exempelvis gäller dessa aspekter kostnadseffektivitet, samhällsekonomisk effektivitet, fördelningseffekter, näringspolitiska effekter, effektiv miljöstyrning, enkelhet att tillämpa och allmän acceptans i samhället. För att transportkun-

derna skall ges så stor frihet som möjligt att välja transporter inom de transportpolitiska ramarna är en väl avvägd påverkan på transportkonsumtionen nödvändig. Samhället skall därför i första hand påverka transportkonsumtionen med styrmedel som ger transportkunderna så stor valfrihet som möjligt att bestämma hur de skall ordna sina transporter. En samhälls-ekonomiskt grundad marginalkostnadsprissättning är en viktig förutsättning för att möjliggöra sådan valfrihet. Den enskilda individen eller det enskilda företaget är bäst lämpat att göra en avvägning mellan transporternas nytta och kostnader. Samhälls-ekonomisk grundad prissättning är även en förutsättning för att transportbesluten skall kunna ske i så decentraliserade och marknadsmässiga former som möjligt samtidigt som transportkunderna skall kunna bibehålla sin valfrihet.

Motionsförslag

Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) efterfrågar i motion 2005/06:T497 kostnadsneutralitet mellan transportslagen, vilket förutsätter att såväl konkurrens som samverkan mellan olika trafikslag främjas i utformningen av regel-, skatte- och avgiftssystem. I detta måste även inräknas negativa effekter på miljö och transporteffektivitet (yrkande 3).

Likalydande förslag framförs av Elizabeth Nyström m.fl. (m) i motion 2005/06:T26 (yrkande 1).

Enligt de av riksdagen beslutade transportpolitiska principerna skall samhälls-ekonomiskt tänkande vara en utgångspunkt i transportpolitiken. I motion 2005/06:T262 efterlyser Lennart Fremling (fp) samhälls-ekonomiska kalkyler för de trafikupphandlingar som görs av Rikstrafiken, i syfte att komma ett steg närmare ett genomförande av det gällande transportpolitiska beslutet.

Erling Bager m.fl. (fp) argumenterar i motion 2004/05:T468 att ett väl fungerande och effektivt godstransportnät är en garant för en väl fungerande konkurrens och minimal miljöpåverkan. Godstransporterna bör därför vara marknadsstyrda så att den enskilde ges möjlighet att välja transportsätt (yrkande 9).

Likalydande förslag framförs av Erling Bager m.fl. (fp) i motion 2005/06:T559 yrkande 10.

Enligt vad som anförs av Karin Thorborg m.fl. (v) i motion 2004/05:T359 understöds opinionsbildningen för några av de transportpolitiska delmålen inte av ekonomiskt starka särintressen på samma sätt som exempelvis delmålet om en positiv regional utveckling. För att motverka denna obalans föreslås att frivilligorganisationer skall kunna söka verksamhetsbidrag för opinionsbildande verksamhet inom området (yrkande 2).

För att det övergripande målet skall kunna nås är det viktigt att prioriteringar görs. I motion 2005/06:T329 av Karin Thorborg m.fl. (v) anges att en transporthierarki därför bör införas som rangordnar de olika transportmedlen efter deras förmåga att leda till det övergripande målet (yrkande 2).

I motion 2005/06:T296 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, -) efterfrågas en transportpolitisk hierarki som klart och tydligt anger vilka transportmedel som bör prioriteras för att de transportpolitiska målen skall kunna nås. Grunden för en sådan hierarki måste vara de olika transportmedlens förmåga att uppfylla behov och önskemål från båda könen samt deras ekologiska hållbarhet och förmåga att leda mot det övergripande transportpolitiska målet (yrkande 6).

Lennart Fremling m.fl. (fp, m, kd, c) lovordar i motion 2005/06:T212 de av riksdagen beslutade transportpolitiska principerna om marginalkostnadsprissättning, vilka enligt motionärerna leder till ett effektivt utnyttjande av transportsystemet. Det enda som fattas är enligt motionärerna att dessa principer genast omsätts i praktiken (yrkande 1).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill understryka att de transportpolitiska principerna är av avgörande betydelse i det transportpolitiska arbetet eftersom de utgör en utgångspunkt vid val av åtgärder för att nå de transportpolitiska målen. Det är därför angeläget att ett utvecklingsarbete bedrivs även med avseende på dessa principer, liksom för de transportpolitiska målen.

Utskottet delar regeringens bedömning att kunderna skall ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport skall utföras. Såsom anges i propositionen medverkar denna princip till att uppnå samhällsekonomisk effektivitet i transportsystemet genom att transportkundernas kostnader och uppoffringar tas med i beräkningar inför utformningen av transportsystemet.

Utskottet delar även regeringens bedömning att decentraliserade beslut bidrar till att skapa ökad dynamik och flexibilitet i transportsystemet samt att detta är viktigt för att bättre kunna möta transportkundernas behov.

Angående samverkan mellan transportslag konstaterar utskottet, liksom regeringen, att ett synsätt där de olika trafikslagen för transportkunderna ses som delar av en längre transportkedja har blivit vanligare, samt att detta innebär att samverkan mellan olika transportslag blir allt viktigare. En princip om att främja samverkan i detta avseende är därmed ytterst angelägen.

Enligt utskottets mening är effektiv konkurrens inom transportsektorn ett medel för att uppnå en effektiv resursanvändning. Utskottet ställer sig därför bakom regeringens förslag till transportpolitisk princip om att konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ skall främjas.

Utskottet konstaterar slutligen att samhällsekonomiska kostnader länge utgjort en viktig del av beslutsunderlaget exempelvis i prioriteringarna av olika investeringar i väg- och järnvägsinfrastrukturen. En ny princip om att trafikens samhällsekonomiska kostnader skall vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas är motiverad.

I en motion efterfrågas kostnadsneutralitet mellan transportslagen, i en annan anges att godstransporterna bör vara marknadsstyrda så att den enskilde ges möjlighet att välja transportsätt. Två motioner förespråkar en utökad tillämpning av samhällsekonomiska kostnadsbedömningar i valet mellan olika åtgärder i transportsystemet. Utskottet noterar att det inte finns några egentliga motsättningar mellan dessa förslag och de i detta avsnitt behandlade principerna, eftersom principerna tydligt lyfter fram vikten av konkurrens och kundens valfrihet. Även de samhällsekonomiska bedömningarnas betydelse tydliggörs genom en ny transportpolitisk princip. Syftet med dessa motionsförslag kan därmed anses i väsentlig grad tillgodosedda. De avstyrks följaktligen.

I två motioner efterfrågas en transportpolitisk hierarki som klart och tydligt anger vilka transportmedel som bör prioriteras för att de transportpolitiska målen skall kunna nås. Utskottet delar den grundinställning som kommer till uttryck i motionerna i den meningen att de olika transportslagens möjligheter att bidra till uppfyllelsen av de transportpolitiska målen måste nyttjas fullt ut. Enligt utskottets mening bör dock en sådan utveckling främjas genom val av transportpolitiska styrmedel inom ramen för de transportpolitiska principerna och en samhällsekonomiskt baserad skatte- och avgiftspolitik. Inte genom en rangordning av de olika transportslagen. Motionsförslagen avstyrks.

Slutligen vill utskottet uppmärksamma det motionsledes framförda förslaget om möjligheten att söka verksamhetsbidrag för opinionsbildande verksamhet för de transportpolitiska delmål som enligt motionären inte understöds av ekonomiskt starka särintressen på samma sätt som exempelvis delmålet om en positiv regional utveckling. Enligt utskottets mening är det självklart att alla de transportpolitiska delmålen måste uppmärksammas i den transportpolitiska debatten. Utskottet ser det också som viktigt att mindre resursstarka intressenter i den transportpolitiska debatten kan komma till tals för att främja en allsidig diskussion i samhället om utvecklingen av vårt transportsystem för framtiden. Enligt utskottets mening bör dock inte riksdagen i detta sammanhang ta initiativ till medelsfördelning för sådan verksamhet som åsyftas i motionen. Motionsförslaget avstyrks därför.

Trafikens kostnadsansvar

Utskottets förslag i korthet

Utskottet har inget att invända mot de i propositionen redovisade utgångspunkterna för utvecklingen och tillämpningen av trafikens kostnadsansvar. Utgångspunkten bör vara att de skatter och avgifter som tas ut av trafiken och som är transportpolitiskt motiverade, bör motsvara trafikens samhällsekonomiska kostnader och bidra till att de transportpolitiska målen nås. Motionsförslag om en annan inriktning i detta arbete avstyrks följaktligen.

Jämför reservationerna 3 (m, fp, kd, c), 4 (m), 5 (m, fp, kd, c) och 6 (m).

Bakgrund

Godstransportdelegationen

Godstrafikens kostnadsansvar behandlas ingående i Godstransportdelegationens slutbetänkande (2004:76). Angående de övergripande utgångspunkterna anges bl.a. att det fortfarande råder osäkerheter beträffande beräkningen av skilda marginalkostnadskomponenter men att osäkerheterna dock inte är så fundamentala att strävan efter marginalkostnadsprissättning bör ifrågasättas. Hänsyn måste dock tas till internationella beroenden vid prissättning av infrastrukturanvändning eftersom det annars finns risk att högre avgifter och skatter i Sverige än i omvärlden kan medföra en kontraproduktiv strukturell anpassning så att verksamheter i Sverige riskerar att flyttas ut till andra länder samtidigt som de samlade globala utsläppen kan öka.

För *vägtrafiken* föreslår Godstransportdelegationen att kilometerskatt för tunga lastbilar införs. Samtidigt framhålls betydelsen av att en eventuell kilometerskatt sätts på en rimlig nivå.

För *järnvägstrafiken* föreslår godstrafikdelegationen att banavgifterna bör ha kortsiktig samhällsekonomisk marginalkostnad som utgångspunkt och att marginalkostnader för buller i princip bör ingå i banavgiften.

För *sjöfarten* föreslås en framtida sänkning av nivån på farledsavgifterna, finansierad med intäkter från framtida kilometerskatt på tunga lastbilar. Vidare förordas att lotsavgifterna i ökad utsträckning finansieras av brukarna och i mindre utsträckning via farledsavgifterna. Farledsavgifterna föreslås fortsatt debiteras i förhållande till fartygs storlek, men med fartygs s.k. netto i stället för brutto som debiteringsgrund, och differentieras med avseende på farledslängd.

Vägtrafikskatteutredningen

Vägtrafikskatteutredningen föreslår i sitt slutbetänkande Skatt på väg (SOU 2004:63) bl.a. kilometerskatt och miljödifferenterad fordonsskatt. Kilometerskatt bör enligt förslaget debiteras på samtliga nationella och kommunala vägar samt på vissa enskilda vägar, och tas ut för samtliga tunga lastbilar oavsett i vilket land de är registrerade. Uppbörd förutsätts kunna ske automatiskt. Kilometerskatt bedöms kunna införas tidigast 2008 och bör enligt utredningen föregås av att riksdagen fattar ett principbeslut i frågan. Vägtrafikskatteutredningen föreslår dessutom att en miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga fordon (totalvikt över 3,5 ton) införs redan på kortare sikt. Förslaget innebär att de flesta tunga fordon som uppfyller de senaste obligatoriska avgaskrav som gäller för nya tunga fordon eller framtida avgaskrav får sänkt skatt. Differentieringen kommer således att påverka både befintliga och nytilkommande tunga fordon. Förslaget syftar dels till att förbättra åkerinäringens konkurrenssituation, dels till att öka miljöstyrningen för tunga fordon. Förslaget bedöms öka användningen av miljövänliga tunga fordon samt ge incitament till att tidigarelägga inköp av nya tunga fordon med bättre miljöegenskaper. I samband med att kilometerskatt införs bör fordonsskatten, enligt utredningens förslag, sänkas till EU:s minimiskattenivå för samtliga skattepliktiga lastbilar.

Propositionen

Utgångspunkter

Regeringen gör bedömningen att de skatter och avgifter som tas ut av trafiken och som är transportpolitiskt motiverade, bör motsvara trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader och bidra till att de transportpolitiska målen nås. Vid tillämpningen av kostnadsansvaret kan internationella beroenden och gränsöverskridande externa effekter behöva analyseras och beaktas. Detta får dock inte innebära en lägre grad av måluppfyllelse när det gäller miljö kvalitetsmålen och deras delmål eller det transportpolitiska etappmålet om utsläpp av växthusgaser.

Vägtrafik

Regeringen gör bedömningen att en kilometerskatt för tunga lastbilar kan bidra till en hållbar utveckling, bl.a. genom att bidra till att uppnå miljö kvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan och Bara naturlig försurning. Kilometerskatten skall tas ut för såväl svenska som utländska tunga lastbilar. Den pågående revideringen av EU:s Eurovinjettdirektiv ger förutsättningar och sätter ramar för införande av ett effektivt sådant system för kilometerskatt. Skattens effekter för regioner och näringar samt dess detaljerade utformning måste därför analyseras ytterligare innan den är möjlig att införa. Om resultatet av analyserna inte visar på orimliga konsekvenser för regioner och näringar kommer regeringen att föreslå att en kilome-

terskatt för svenska och utländska tunga lastbilar införs. En teknisk specifikation av ett möjligt svenskt kilometerskattesystem bör utarbetas. En analys av kilometerskattens effekter på regioner och näringar skall presenteras under hösten 2006 med sikte på ställningstagande i riksdagen våren 2007.

Järnvägstrafik

Regeringen gör bedömningen att kunskaperna om järnvägens marginalkostnader bör utvecklas och tillsammans med långsiktiga transportpolitiska hänsyn ligga till grund för framtida banavgifter. Det utvecklingsarbete som Banverket genomför inom området, liksom verkets bedömningar av annan relevant forskning, bör redovisas till regeringen.

Sjöfart

Regeringen gör bedömningen att den nuvarande modellen där den övervägande delen av Sjöfartsverkets verksamhet finansieras av avgifter fortsatt bör gälla. Utvecklingen för att få högre kostnadstäckning för lotsningsverksamheten bör fortsätta. Sverige bör fortsatt arbeta internationellt för ökad användning av miljödifferenterade sjöfartsavgifter. Regeringen avser att ta initiativ till att sammankalla sjöfartens parter för att utreda förutsättningarna och möjligheterna att vidta ytterligare miljöförbättringar inom sjöfartssektorn.

Luftfart

Regeringen gör bedömningen att Sverige bör fortsätta arbeta internationellt för ökad användning av miljödifferentering av luftfartsavgifter. Styrmedel som syftar till att minska flygets utsläpp av växthusgaser bör införas på internationell nivå. Sverige bör verka inom EU och ICAO för att sådana styrmedel införs.

Motionsförslag

Utgångspunkter för trafikens kostnadsansvar och kilometerskatt

Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) talar i motion 2005/06:T31 om de svenska vägtransporternas konkurrensnackdelar jämfört med övriga EU-länder. Enligt motionärerna måste en eventuell kilometerskatt kombineras med en nedsättning av skatten på diesel, så att det totala skatteuttaget inte ökar. En harmonisering inom EU av dessa skatter förordas, med inriktningen att Sverige inte ges konkurrensnackdelar (yrkande 10).

Banavgifter

I motion 2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) påminns om att banavgifterna ursprungligen var tänkta att täcka kostnaderna för underhåll av järnvägsinfrastrukturen. Motionärerna menar att en återgång till denna

ordning är angelägen, vilket innebär att trafikavgifterna i högre grad än hittills bör täcka drifts- och underhållskostnaderna för järnvägssystemet (yrkande 9).

Vidare uppmärksammas att det inte finns några fastlagda principer för den finansiering som Banverket kräver av företag för s.k. stickspår. Enligt motionärernas mening skall Banverket inte få ta ut oskäligen priser av företag i behov av sådan infrastruktur (yrkande 10).

Lennart Fremling (fp) talar i motion 2005/06:T264 om järnvägens fördelar, inte minst utifrån ett miljö- och trafiksäkerhetsperspektiv. För att järnvägsnätet skall kunna nyttjas på ett effektivt sätt, till gagn för miljö och trafiksäkerhet, anges att prissättningen måste utgå ifrån samhällsekonomiska principer, vilket innebär att kunden betalar marginalkostnaden för varje resa (yrkande 3).

Farledsavgifter

Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) anger i motion 2005/06:T31 att isbrytning i huvudsak kan betraktas som en regionalpolitisk åtgärd och att den därför borde finansieras över statsbudgeten och inte av handelsflottan genom farledsavgifter. Motionärerna kräver även att Sverige anstränger sig för att tillsammans med Finland få söka finansiering med EU-medel (yrkande 7).

Angående kostnaderna för sjöräddningen menar motionärerna att det är olyckligt att kostnaderna för helikopterverksamheten, som till största delen avser sjöräddning av fritidsbåttrafik, numera belastar Sjöfartsverkets budget (yrkande 8).

Kostnaderna för isbrytningen finansieras med farledsavgifter. Detta leder enligt vad som anförs i motion 2004/05:T236 av Anita Sidén och Bertil Kjellberg (båda m) till högre kostnader och försämrade konkurrenskraft för sjötransporter till svenska hamnar. Motionärerna föreslår att isbrytningen anslagsfinansieras.

Peter Danielsson (m) konstaterar i motion 2004/05:T292 att Vägverket och Banverket finansieras via anslag ur statsbudgeten, medan Sjöfartsverket i huvudsak finansieras av trafikavgifter. Det är enligt motionärerna viktigt att farledsavgifterna inte är så höga att de motverkar sjöfart på svenska hamnar. Ökad anslagsfinansiering av Sjöfartsverket bör övervägas (yrkande 1).

Motionärerna ser det vidare som ytterst angeläget att konkurrensneutralitet råder mellan olika transportsätt. En översyn av farledsavgifterna bör göras utifrån denna utgångspunkt (yrkande 2).

Slutligen uppmärksammar motionären att farledsavgifterna i dag är de samma i hela landet, även om kostnaderna för isbrytning och lotsning varierar kraftigt. I praktiken innebär detta att fartyg som anlöper Göteborgs

hamn betalar för isbrytningen längst Norrlandskusten. Enligt motionärens mening bör sjöfartens avgifter inte användas för sådan omfördelning, utan tydligt avspegla de faktiska kostnaderna (yrkande 3).

Motion 2004/05:T321 av Peter Danielsson m.fl. (m) handlar om Skånes transportinfrastruktur. Enligt motionärerna missgynnas regionens hamnar av farledsavgifterna, samtidigt som trafiken över Öresundsbron ges fördelar. Denna snedvridning anges vara orimlig (yrkande 4).

I motion 2005/06:T332 yrkande 5 av Peter Danielsson m.fl. (m) framförs ett identiskt förslag.

Erling Bager m.fl. (fp) talar i motion 2004/05:T468 om den svenska sjöfarten. Enligt motionärerna är det viktigt att detta transportslag ges möjlighet att verka under samma förutsättningar som i konkurrerande länder, vilket måste beaktas exempelvis vid utformandet av nya avgiftssystem (yrkande 26).

Angående isbrytningen menar motionärerna att detta är en verksamhet som borde bekostas inom ramen för EU:s strukturprogram. Sverige föreslås ansöka om detta tillsammans med Finland och Estland (yrkande 27).

Förslag med samma innebörd framförs av Erling Bager m.fl. (fp) i motion 2005/06:T559 (yrkandena 29 och 30).

Annelie Enochson (kd) anger i motion 2004/05:T297 att sjöfarten proportionellt sett betalar betydligt högre avgifter än bil och tåg, vilket motverkar ambitionen att styra över mer gods från lastbil till de mer miljövänliga transportslagen järnväg och sjöfart. Sjöfartens avgifter bör därför sänkas så att svenska hamnar får möjlighet att konkurrera på samma villkor som andra länders hamnar, och mot andra transportslag (yrkande 1).

Angående kostnaden för isbrytningen anser motionären att dessa borde finansieras som en del av statens generella regionalpolitiska åtagande (yrkande 2) samt att regeringen tillsammans med övriga EU-länder runt Östersjön, i första hand Finland och Estland, borde utverka regionala EU-stöd för att hålla farlederna isfria (yrkande 3).

Motionsförslag med samma innebörd framförs av Annelie Enochson (kd) i motion 2005/06:T479 (yrkandena 1–3).

Johnny Gylling m.fl. (kd) föreslår i motion 2004/05:T459 ett särskilt anslag för investeringar i sjöfartens infrastruktur. Enligt motionärerna är detta ett statligt ansvar som inte endast kan finansieras med avgifter (yrkande 12).

Förslag med samma innebörd framförs av Johnny Gylling m.fl. (kd) i motion 2004/05:T460 (yrkande 3), 2005/06:T608 av Johnny Gylling m.fl. (kd) (yrkande 12) och motion 2005/06:T611 Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 3.

Kenneth Lantz (kd) framför i motion 2005/06:T596 sin oro över att aviserade farledsavgifter kan få förödande konsekvenser för färjetrafiken i norra Öresund. Då indragna färjelinjer skulle innebära en förlust för såväl miljö som resenärer efterfrågas en utredning av vilka konsekvenser de aviserade avgiftshöjningarna kan få.

Jörgen Johansson (c) pekar i motion 2004/05:T444 på att insjöfartens farledsavgifter består av två delar. En del avser fartygets bruttodräktighet, den andra avser vikten av lossad och lastad godsmängd. Då endast den del som bygger på fartygets bruttodräktighet är miljödifferierad anser motionären att den andra delen kan avskaffas utifrån ett miljöperspektiv (yrkande 2).

Karin Svensson Smith m.fl. (v) uppmärksammar i motion 2004/05:T503 att det finns avgörande skillnader mellan hur infrastrukturen för de olika transportslagen finansieras, vilket enligt motionären missgynnar sjöfarten. Som lösning på problemet föreslås att Sjöfartsverkets verksamhet anslagsfinansieras.

Billy Gustafsson och Louise Malmström (båda s) konstaterar i motion 2004/05:T483 att farledsavgifterna blivit högre under senare år, samt att gällande avgifter för transporter till inlandshamnar är högre än för transporter till kusthamnarna. Motionärerna, som menar att detta system snedvrider konkurrensen, efterfrågar en översyn av detsamma.

Stefan Hagfeldt m.fl. (m, fp, kd, c) hävdar i motion 2004/05:T296 att Sjöfartsverket påverkar konkurrensen mellan landets hamnarna genom sin prissättning. Enligt motionärerna bör priserna under nuvarande monopolsituation vara regionalpolitiskt och konkurrensneutralt utformade, och följaktligen lika oavsett om det gäller en kusthamn eller en inlandshamn. Vidare anges att en konkurrensutsättning av lotsverksamheten bör övervägas.

Kostnader för sjö- och luftfartsskydd

Motion 2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) handlar om kostnaderna för den under senare tid utökade säkerheten på flygplatser och i hamnar. Fördelningen av dessa kostnader aktualiserar enligt motionärerna två principiella frågor som bör analyseras djupare. Det handlar dels en eventuell snedvridning av konkurrensen ifall olika länder väljer olika finansieringsmodeller, dels om vem som skall betala för uppgifter som närmar sig det polisiära ansvaret (yrkande 3).

Samhällsekonomiska kalkyler

I motion 2005/06:T329 av Karin Thorborg m.fl. (v) efterfrågas nya samhällsekonomiska kalkylmodeller som speglar både mäns och kvinnors värderingar, eftersom dagens beräkningsmodeller för samhällsekonomisk

nytta i hög grad bygger på värden som tagits fram utifrån manliga normer, exempelvis värderas tidsvinster under tjänsteresa högre än tidsvinster vid hämtning av barn från dagis (yrkande 5).

Maria Wetterstrand m.fl. (mp, –) kräver i motion 2005/06:T296 att de samhällsekonomiska metoderna och kalkylvärdena som används i transportsektorn ses över så att de bättre speglar kvinnors värderingar och behov, eftersom dagens kalkylvärden utgår ifrån manliga normer och inte i tillräckligt hög grad återspeglar kvinnors värderingar, exempelvis värderas miljö och trafiksäkerhet för lågt (yrkande 7).

Rakare och bredare vägar leder till högre hastigheter. I motion 2005/06:T562 av Karin Svensson Smith m.fl. (–, mp) föreslås mot denna bakgrund att Statens institut för kommunikationsanalys ges i uppdrag att analysera och föreslå förändrad värdering av trafiksäkerhet – där beräknad tidsvinst på grund av väginvestering ställs i relation till tidsförlust i samband med dödsfall i trafiken (yrkande 11).

Utskottets ställningstagande

Utgångspunkter för trafikens kostnadsansvar och kilometerskatt

Utskottet konstaterar att ett förtjänstfullt utredningsarbete under senare år bedrivits med avseende på trafikens kostnadsansvar samt att Godstransportdelegationens och Vägtrafikskatteutredningens slutbetänkanden utgör ett värdefullt beslutsunderlag i det fortsatta arbetet inom detta område.

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att de skatter och avgifter som tas ut av trafiken och som är transportpolitiskt motiverade, bör motsvara trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader och bidra till att de transportpolitiska målen nås. Som framgått ovan har utskottet också ställt sig bakom regeringens förslag till ny transportpolitisk princip om att trafikens samhällsekonomiska kostnader skall vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas. Utskottet konstaterar vidare att internationella beroenden och gränsöverskridande externa effekter behöver analyseras och beaktas i tillämpningen av kostnadsansvaret, vilket uppmärksammas av Godstransportdelegationen. En ambitiös nationell politik får inte medföra att verksamheter flyttar till andra länder som har en mindre ambitiös klimat- och miljöpolitik, eftersom den samlade negativa påverkan på miljön då kan bli större än i utgångsläget. Detta får dock inte innebära en lägre grad av måluppfyllelse när det gäller miljökvalitetsmålen och deras delmål eller det transportpolitiska etappmålet om utsläpp av växthusgaser.

Angående vägtrafikens kostnadsansvar gör regeringen i propositionen bedömningen att en kilometerskatt kan bidra till en hållbar utveckling, bl.a. genom att bidra till att uppnå miljökvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan och Bara naturlig försurning. Utskottet ställer sig bakom de i propositionen redovisade riktlinjerna för utformningen och införandet av en sådan skatt.

Med hänvisning till vad som ovan anförts avstyrks ett motionsyrkande om principerna för införande av kilometerskatt.

Banavgifter

Enligt utskottet bör de ovan redovisade utgångspunkterna för trafikens kostnadsansvar tillämpas även för järnvägstrafiken, vilket innebär att järnvägens marginalkostnader tillsammans med långsiktiga transportpolitiska hänsyn bör ligga till grund för framtida banavgifter. Ett vidare utvecklingsarbete för att utveckla modeller som gör det möjligt att tillämpa denna princip är därför angeläget. Det motionsförslag som anger att prissättningen måste utgå ifrån samhällsekonomiska principer kan därmed anses tillgodosett och avstyrks av utskottet. Ett annat i detta avsnitt behandlat motionsyrkande föreslår att banavgifterna i stället skall täcka kostnaderna för underhåll av järnvägsinfrastrukturen. Då motionen i denna del utgår från ett synsätt som inte överensstämmer med de av utskottet förordade riktlinjerna kan utskottet inte ställa sig bakom förslaget, som avstyrks. Utskottet konstaterar vidare att motionärernas förslag skulle innebära väsentligt höjda banavgifter och därmed försämra järnvägens utvecklingsmöjligheter. Omställningen till ett mer hållbart transportsystem skulle därmed också äventyras. Utskottet anser vidare inte att något initiativ är påkallat vad gäller Banverkets prissättning av stickspår. Berört motionsyrkande avstyrks följaktligen.

Farledsavgifter

Utskottet delar regeringens bedömning att nuvarande modell, där den övervägande delen av Sjöfartsverkets verksamhet finansieras av avgifter, bör gälla även fortsättningsvis. I omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är det viktigt att Sverige arbetar internationellt för ökad användning av miljödifferenterade sjöfartsavgifter.

Förslag till ökad anslagsfinansiering av sjöfartens infrastruktur framförs i ett antal motioner. Det handlar främst om finansieringen av isbrytningen vilken motionärerna anser vara ett regionalpolitiskt åtagande som inte bör belasta handelsjöfarten. Utskottet noterar att även godstransportdelegaten lämnat förslag med samma innebörd. Utskottet har förståelse för detta resonemang och välkommar därför att regeringen avser behandla frågan i en kommande översyn av trafikens kostnadsansvar i samband med förberedelserna för införandet av den ovan nämnda kilometerskatten. Utskottet konstaterar även med tillfredsställelse att regeringen avser arbeta för att isbrytningen skall erhålla EU-bidrag inom ramen för begreppet sjömotorvägar.

I ett antal motioner berörs frågan om farledsavgifternas utformning och konsekvenser för olika typer av hamnar (inlandshamnar och kusthamnar) samt för olika regioner i landet. Enligt utskottets mening finns det anledning att kontinuerligt utvärdera och analysera dessa aspekter i det fortsatta utvecklingsarbetet med avseende på tillämpningen av principerna för trafi-

kens kostnadsansvar. Utgångspunkterna bör vara de transportpolitiska målen och principerna, samt vad utskottet ovan anförde om trafikens kostnadsansvar.

Motioner om sjöfartens kostnadsansvar avstyrks med hänvisning till vad som ovan anförts.

Kostnader för sjö- och luftfartsskydd

I en motion uppmärksammas frågan om hur kostnaderna för ett utökat sjö- och luftfartsskydd skall finansieras. Fördelningen av denna typ av kostnader, och konsekvenserna av olika finansieringsmodeller, bör enligt utskottets mening alltid analyseras i samband med att nya kostnadsdrivande förslag bereds. Utskottet vill även uppmärksamma den uppföljnings- och utvärderingsstudie om sjöfartsstödet som genomförts av utskottet. Några indikationer på att balansen mellan de olika transportslagen rubbats framkom inte i de intervjuer som genomfördes med olika företrädare för sjöfartsnäringen. I dagsläget ser utskottet därför inte något behov av en generell översyn i enlighet med motionärens förslag. Motionsförslaget avstyrks.

Enligt utskottet bör Sverige fortsätta arbeta internationellt för ökad användning av miljödifferiering av luftfartsavgifter. Styrmedel som syftar till att minska flygets utsläpp av växthusgaser bör införas på internationell nivå. Sverige bör verka inom EU och ICAO för att sådana styrmedel införs. Utskottet ställer sig således bakom regeringens bedömning i dessa frågor.

I sammanhanget vill utskottet även uppmärksamma att regeringen nyligen till riksdagen överlämnat en proposition med förslag till flygskatt. Utskottet har överlämnat ett yttrande till Skatteutskottet i denna fråga (2005/06:TU6y).

Samhällsekonomiska kalkyler

I tre motioner efterfrågas nya samhällsekonomiska kalkylmodeller som speglar både mäns och kvinnors värderingar. Som utskottet angett i avsnittet om de transportpolitiska principerna skall de samhällsekonomiska kostnadsberäkningarna utgöra en del av beslutsunderlaget vid prioriteringar mellan olika transportpolitiska åtgärder. Det är därför angeläget att de samhällsekonomiska kalkylmodellerna utvecklas för att på ett bättre sätt återspegla de samhällsekonomiska kostnaderna. Enligt utskottets mening ankommer det dock inte på riksdagen att ge närmare anvisningar om hur detta utvecklingsarbete skall bedrivas eller hur de i modellerna använda kalkylvärdena skall fastställas. Motionerna avstyrks följaktligen.

Organisation och ansvarsfördelning

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till tidigare riksdagsbehandling föreslår utskottet att riksdagen avslår motionsyrkanden om organisation och ansvarsfördelning inom transportområdet.

Jämför reservationerna 7 (m), 8 (m) och 9 (m, fp).

Motionsförslag

Statens ansvar inom transportområdet

I motion 2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) anges att staten har ett övergripande ansvar för infrastrukturen och att dess roll bör variera beroende på hur väl privata aktörer kan tillgodose samhällets behov av transporter. Den grundläggande principen bör vara att staten skall ägna sig åt sådan verksamhet som inte andra kan göra lika bra eller bättre (yrkande 2).

Riksdagens delegering av beslutsmyndighet till regeringen

Motion 2005/06:T26 Elizabeth Nyström m.fl. (m) handlar om den av riksdagen till regeringen delegerade beslutsmyndigheten inom transportområdet. Enligt motionärerna är det otillständigt att regeringen, utan att gå till riksdagen, kan besluta om frågor som cykelhjälmförbud för barn. Det bör därför övervägas huruvida riksdagen skall delegera så stor beslutsmyndighet till regeringen (yrkande 9).

Konkurrensutsättning av verksamheter inom transportområdet

I motion 2004/05:T222 föreslår Rolf Gunnarsson (m) att Banverket konkurrensutsätts, eftersom detta enligt motionären skulle ge en effektivare organisation och därmed leda till besparingar.

I motion 2005/06:T230 av Bertil Kjellberg (m) anges att staten genom Vägverket Produktions verksamhet tränger ut privata aktörer från marknaden. En utförsäljning av Vägverket Produktion är enligt motionärerna den enda lösningen på detta problem.

Bertil Kjellberg (m) föreslår i motion 2005/06:T312 att Vägverkets färjeverksamhet säljs ut och konkurrensutsätts. Detta i syfte att säkerställa en effektiv och rationell verksamhet.

I motion 2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) anfördes att stuverimonopolet leder till dyra stuveriorganisationer och orationella hanteringsmetoder, samtidigt som det förhindrat eller försvårat införandet av ny teknik exempelvis i form av självlossande båtar. Regeringen bör följaktligen enligt motionärernas mening verka för stuverimonopolets avskaffande (yrkande 14).

Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) uppmärksammar i motion 2005/06:T497 att sektorsmyndigheterna inom transportområdet utför rena myndighetsuppgifter samtidigt som de bedriver vinstdrivande verksamhet. Motionärerna, som menar att statliga verk endast bör ägna sig åt myndighetsutövning, föreslår att vinstdrivande verksamhet avskiljs och avyttras (yrkande 4).

Vidare anförs att det inte finns något samlat ansvar för den offentliga sektorns åtaganden inom transportsektorn, vilket har lett till att offentligt ägda operatörer med varierande grad av subventioner konkurrerar med varandra och med privata aktörer med bristande effektivitet till följd. Den offentliga sektorns engagemang inom transportsektorn bör därför ses över i syfte att få största möjliga samhällsnytta för använda skattemedel (yrkande 5).

Slutligen anges att ökad konkurrens mellan entreprenörer vid nybyggnation och underhåll är ett sätt att pressa priserna utan att sänka kraven på säkerhet, vilket skulle leda till ett bättre utnyttjande av tillgängliga resurser (yrkande 12).

Elizabeth Nyström m.fl. (m) refererar i motion 2005/06:T560 till att Konkurrensverket i en granskning kommit fram till att monopoliet på fordonskontroll bör avvecklas. Motionärerna, som delar denna uppfattning, menar att en avveckling av Bilprovningens monopol skulle komma konsumenterna till godo i form av ökad service och bättre kvalitet (yrkande 4).

Erling Bager m.fl. (fp) säger i motion 2004/05:T468 att det finns för många statliga monopol i den svenska transportsektorn. Motionärerna, som efterlyser en högre grad av konkurrens, föreslår att Vägverket Produktion privatiseras (yrkande 7).

Ett identiskt förslag framförs i yrkande 8, motion 2005/06:T559, av Erling Bager m.fl. (fp).

Erling Bager m.fl. (fp) kräver i motion 2005/06:T559 en avreglering av Bilprovningen och Vägverkets förarprovning, med syftet att främja konkurrensen inom dessa områden (yrkande 9).

Myndighetsstrukturen inom transportområdet

Lennart Fremling (fp) efterfrågar i motion 2005/06:T263 en genomgripande översyn av myndighetsstrukturen inom transportområdet. Enligt motionären finns det starka skäl att skilja ut myndighetsutövningen från övriga uppgifter, samtidigt som det av effektivitetsskäl finns anledning att minimera antalet myndigheter. Utifrån dess utgångspunkter förespråkas en modell med en transportslagsövergripande myndighet som arbetar bl.a. med myndighetsföreskrifter, tillsyn samt utredningar. Och en myndighet med ansvar för infrastrukturen.

Ann-Kristine Johansson m.fl. (s) konstaterar i motion 2004/05:T494 att det finns ett antal statliga myndigheter som arbetar med trafikprognoser och planering av infrastrukturåtgärder. Motionärerna, som menar att detta arbets-sätt är kostsamt, efterfrågar en översyn av hur dessa frågor kan hanteras effektivare.

Enligt vad som anförs i motion 2005/06:T563 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s) innebär dagens system för infrastrukturplanering att tillgängliga resurser inte används optimalt, främst på grund av bristande samverkan mellan inblandade aktörer. En lösning kan enligt motionärerna vara att planeringsfunktionerna inom de olika myndigheterna underordnas en central myndighet. En annan lösning som bör utredas är bildandet av ett infrastrukturplaneringsverk som efter fullgjord planering ger trafikverken i uppdrag att genomföra upprättade planer.

Utskottets ställningstagande

Statens ansvar inom transportområdet

Utskottet har inga invändningar mot den i en motion föreslagna principen att staten skall ägna sig åt sådan verksamhet som inte andra kan göra lika bra eller bättre. Enligt utskottets mening finns det heller inga motsättningar mot denna princip och rådande förhållanden. Däremot har utskottet en annan uttolkning av denna princip än vad motionärerna synes hysa. Transportsystemet lämpar sig föga för totala marknadslösningar. För att säkerställa de transportpolitiska målen måste samhället på olika sätt sätta upp villkor och ramar för transportsystemet. Samhällsekonomiska effekter, stordriftsfördelar och naturliga monopol är också frågor som måste uppmärksammas så att marknadsmässiga lösningar kan förenas med en väl utformad och effektiv transportförsörjning. Något initiativ i denna fråga är därmed inte erforderligt. Motionsförslaget avstyrks.

Riksdagens delegering av trafikbeslut

Den motionsledes uppmärksamade frågan om riksdagens delegering av beslutsmakt till regeringen berördes av utskottet i det av riksdagen godkända betänkandet 2004/05:TU2 Fortsatt arbete för en säker vägtrafik. Utskottet angav som sin mening att riksdagen har en viktig uppgift att ange mål och riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetet, säkerställa en organisation, en väl anpassad lagstiftning och en lämplig resursfördelning, men att det dock inte i normalfallet bör vara riksdagen som beslutar om olika tekniska trafikföreskrifter, utrustningskrav och dylikt. Utskottet var därför inte berett att centralisera denna typ av ärenden till den första statsmakten så att de därmed blir föremål för riksdagsbehandling. Utskottet, som inte ändrat inställning i denna fråga, föreslår att riksdagen avslår motionsyrkandet.

Konkurrensutsättning av verksamheter inom transportområdet

Elva motionsyrkanden föreslår olika typer av konkurrensutsättning av verksamheter inom transportområdet. Flertalet förslag har behandlats tidigare av utskottet. Inledningsvis vill utskottet understryka att konkurrensutsättning inte alltid i sig är en universallösning. De eventuella fördelarna av att konkurrensutsätta en verksamhet måste i varje enskilt fall vägas mot eventuella nackdelar, exempelvis försämrade möjligheter att uppnå de transportpolitiska målen. Utskottet kan därmed inte ställa sig bakom motionsyrkanden om att all vinstdrivande verksamhet inom transportområdet skall avyttras och konkurrensutsättas.

Vidare anges att offentligt ägda operatörer med varierande grad av subventioner konkurrerar med varandra och med privata aktörer med bristande effektivitet till följd. Utskottet delar inte motionärernas farhågor. Att viss trafik bedrivs med offentliga subventioner är motiverat utifrån transportpolitiska hänsyn.

Med anledning av motionsförslag att avyttra Vägverket Produktion, delar av Banverket samt Vägverkets färjeverksamhet vill utskottet uppmärksamma att dessa verksamheter redan i dagsläget är avskilda från myndigheternas övriga verksamhet samt att de arbetar efter affärsmässiga mål. Deras lönsamhet skall vara jämförbar med branschen i övrigt. Utskottet delar därför inte de motionsledes framförda farhågorna att Vägverket Produktion genom sin särställning tränger ut andra aktörer. Utskottet ser därför inga skäl för riksdagen att i dagsläget ta initiativ till avyttring av dessa verksamheter. Motionsförslagen avstyrks följaktligen. I sammanhanget vill utskottet även uppmärksamma ett motionsförslag om ökad konkurrens mellan entreprenörer vid nybyggnation och underhåll som en metod att pressa priserna utan att sänka kraven på säkerhet. Utskottet konstaterar att dessa uppgifter redan i dag är föremål för upphandling och att ett uttalande från riksdagen i denna fråga därmed inte är nödvändigt. Motionsförslaget avstyrks.

Frågan om konkurrensutsättning av Vägverkets förarprovning bl.a. i syfte att minska kötiderna avstyrktes av utskottet senast våren 2004 (bet. 2004/05:TU2). Utskottet konstaterade att väntetiderna var för långa men att det inte ankommer på riksdagen att ange hur dessa väntetider skall kortas. Utskottet såg inte heller hur en avreglering skulle kunna avhjälpa situationen. Tvärtom skulle en sådan åtgärd kunna ge klara nackdelar för såväl trafiksäkerhet som effektivitet. Utskottet kan nu konstatera att kötiderna minskat under senare tid. Motionsförslaget avstyrks med hänvisning till tidigare ställningstagande.

Motionsyrkanden om avreglering av Bilprovningen avstyrktes av utskottet i betänkande 2004/05:TU6 Fordonsfrågor. Utskottet hänvisade till tidigare uttalande om att intresset av att främja en hög trafiksäkerhet, en god miljö och en regional balans talar för en fortsatt ensamrätt för AB Svensk Bilprovning att utföra kontrollbesiktningar samt angav att det inte framkommit några skäl som talar för ett förändrat ställningstagande i denna fråga. I

sammanhanget uppmärksammade utskottet vidare de åtgärder som vidtagits i syfte att minska köerna och förbättra tillgängligheten till Bilprovningens tjänster. Det gäller investeringar i nya besiktningstationer inklusive en mobil sådan samt att förslag till besiktningstid numera återfinns på samtliga kallelser till besiktning. Utskottet angav som sin mening att dessa förändringar inneburit en välkommen vidareutveckling av Bilprovningens AB:s tjänster. Enligt utskottet har det inte tillkommit något nytt som föranleder ett förändrat ställningstagande i frågan. Motionsförslagen avstyrks följaktligen.

Frågan om en avveckling av stuverimonopolet har behandlats av utskottet tidigare under våren (bet. 2005/06:TU12). Utskottet har inte ändrat inställning i frågan, motionsförslaget avstyrks därmed med hänvisning till tidigare ställningstagande.

Myndighetsstrukturen inom transportområdet

I utskottets betänkande 2003/04:TU10 Transportinfrastrukturen 2004–2015 diskuterades den då motionsledes aktualiserade frågan om bildandet av ett *samlat infrastrukturverk*. Utskottet pekade på att frågan varit föremål för diskussion sedan lång tid i såväl nationell som internationell transportpolitisk idédebatt. Argument mot en sådan lösning har ofta handlat om risk för centralstyrning, övertung byråkrati, ineffektivitet och att viktiga politiska avvägningar förs bort från den politiska arenan. Utskottet visade viss förståelse för motionärernas förslag om behovet av en samordning och ett trafikslagsövergripande synsätt. Enligt utskottets då redovisade bedömning kan dock detta behov väl tillgodoses inom ramen för nuvarande planeringssystem. Genom den roll som t.ex. Statens institut för kommunikationsanalys, SIKa, tilldelats för att skapa ett mer enhetligt planeringssystem med gemensamma planeringsförutsättningar och enhetliga principer för samhälls-ekonomisk kalkylering, ges förutsättningar för ett samordnat agerande. Av ovan nämnda skäl angav utskottet att det inte var berett att ta initiativ för att skapa ett samlat infrastrukturverk. Då utskottet inte ändrat inställning i denna fråga avstyrks motionsförslagen med hänvisning till tidigare ställningstagande.

En motionär uppmärksammar att det finns ett antal statliga myndigheter som arbetar med trafikprognoser och planering av infrastrukturåtgärder. Utskottet noterar att så är fallet samt att denna fråga uppmärksammats bl.a. i samband med utvecklingen av infrastrukturplaneringen, som av många upplevts som omständlig. Regeringen har därför i propositionen angett som sin bedömning att den inriktningsplanering som inleder infrastrukturplaneringen med fördel kan läggas samman med SIKa:s årliga uppföljning av de transportpolitiska målen. Utskottet, som delar regeringens bedömning i denna fråga anser att syftet med detta motionsförslag därmed delvis blir tillgodosett. Motionsförslaget avstyrks.

Transportforskning och innovation

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslag om transportforskning och innovation med hänvisning till vad utskottet anfört om pågående och planerade insatser, bl.a. inom ramen för den nationella FUD-strategin.

Jämför reservation 10 (m, fp).

Propositionen

Enligt regeringens bedömning bidrar transportforskning till den kunskapsuppbyggnad som behövs för att uppnå de transportpolitiska målen. Finansiärer av transportforskningen bör i ökad utsträckning stödja långsiktig kunskapsuppbyggnad, i första hand vid forskningsmiljöer med internationell slagkraft.

Strategiska myndighetsgemensamma forskningsområden utgörs av

- transportsystemets fysiska infrastruktur,
- logistik,
- kollektivtrafik,
- trafiksäkerhet,
- jämställdhet,
- transporter och miljö samt
- regelsystem och styrmedel.

Av propositionen framgår vidare att Vägverket bör ta fram ett forskningsprogram om åkerirelaterade frågor.

När det gäller gränsöverskridande samarbete gör regeringen bedömningen att EU:s Interregprogram i ökad utsträckning bör användas för transportrelaterade projekt som förbättrar förutsättningarna för regioners utveckling och transporter över nationsgränser. Det är angeläget att såväl statliga myndigheter som regioner, forskningsinstitut och företag deltar i samarbetet. Östersjöprogrammet bedöms vara av särskilt intresse. Enligt regeringens bedömning bör innovationstakten inom kollektivtrafiksektorn öka. Regeringen bedömer också att ny teknik inom transportsystemet skall bidra till att utveckla ett hållbart transportsystem samtidigt som näringspolitiska aspekter beaktas. För att utnyttja innovationspotentialen fullt ut är det viktigt med samordning av de olika trafikverkens verksamhet, mellan myndigheter och näringsliv, samt inom EU.

Kompletterande uppgifter

Trafikutskottets uppföljning av transportforskningen

Trafikutskottet lät våren 2004 göra en uppföljning av transportforskningen mot bakgrund av de ändrade förutsättningarna genom nedläggningen år 2001 av KFB och överförandet av dess uppgifter till Vinnova. Uppdraget

gavs åt f.d. regionplanedirektör Bo Wijkmark. Utgångspunkten skulle vara trafikutskottets uttalande i olika sammanhang om att transportforskningen är strategisk för att uppnå det transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I rapporten, som benämndes Transportforskning i en föränderlig värld, konstaterades att Vinnova – utöver huvuduppgiften att stödja svenska innovationssystem – fick ta över det mesta av KFB:s ansvar. Däremot fick Vinnova inte uppgiften att samordna all sådan forskning och satsade på långsiktig kunskaps- och kompetensuppbyggnad. Inledningsvis dominerades Vinnovas arbete med uppbyggnaden av en ny myndighet; transportforskningen var inte primär. De två andra huvudfinansiärerna, Vägverket och Banverket, behöll sina tidigare roller och tog dessutom på sig ett vidgat ansvar för sådan transportforskning som inte föll på Vinnova.

Effekterna av finansieringsreformen hade enligt utredaren medfört att de teknisk-industriellt inriktade programmen, som ofta drivs i samarbete med fordonsindustrin, fått i huvudsak oförändrade eller ökade anslag. Stödet till transportpolitiskt viktig och långsiktigt kunskapsuppbyggande forskning hade däremot fått minskat stöd; samhälls- och beteendevetenskaplig forskning om vägtrafiksäkerhet hade däremot minskat. I rapporten framhölls att i synnerhet Vinnova emellertid hade uppmärksammat detta och i sin nationella strategi för transportrelaterad FUD uttalat tydliga ambitioner att förbättra läget. Utöver detta konstaterades att resurserna hade minskats genom en rad förändringar vid sekelskiftet som medfört förändringar för forskningen i allmänhet.

Styrningen av transportforskningen borde från trafikutskottets sida inriktas på att driva på för att utveckla, förstärka och förankra den nationella strategin. Vidare borde en sådan samlad strategi utarbetas fortlöpande. En rad åtgärder föreslogs. Ett särskilt ramanslag för sådan FUD som är motiverad av det transportpolitiska målet, behovet av långsiktig kunskapsutveckling i samhället utöver det egna verkets behov och behovet av kreativt ifrågasättande forskning förespråkades. Ramanslaget borde med fördel kunna avse hela sektorn och läggas hos Vinnova kopplat till uppdraget att utarbeta en samlad strategi. Samtidigt borde Banverkets och Vägverkets sektorsansvar för forskning analyseras vidare. Ytterligare ett problem i det nuvarande systemet ansågs vara att det lägger ansvaret på myndigheter för en uppgift som är tydligt politisk, nämligen avvägningen mellan insatser för forskning som är närings- och tillväxtpolitiskt motiverad, transportpolitiskt motiverad samt den som är forsknings- och utbildningspolitiskt motiverad. Ökade resurser var en förutsättning för att inte delar av transportforskningen skulle behöva läggas ned.

Beträffande *EU-arbetet* framhölls behovet av att reda ut vilka projekt som får mervärden genom det internationella forskningssamarbetet och vilka som är så centrala för vår kunskaps- och kompetensutveckling att vi

bör sträva efter att de förblir i Sverige. Rapporten har – tillsammans med vissa andra studier – införts i serien Rapporter från riksdagen (2004/05: RFR1).

Trafikutskottets yttrande över forskningspropositionen

I sitt yttrande över den forskningspolitiska propositionen (prop. 2004/05: 80) Forskning för ett bättre liv förordade trafikutskottet (yttr. 2004/05: TU3y) bl.a. följande som utgångspunkter för de fortsatta insatserna.

Inledningsvis sade sig utskottet se positivt på att ett arbete med en *nationell strategi* för transportforskningen hade inletts. Detta ökar förutsättningarna för en överblick och strategisk inriktning på besluten på olika nivåer när det gäller forskningsinsatserna, ansåg utskottet. Det är viktigt att den nationella strategin är väl underbyggd och förankrad. Samtidigt som den bör ge fasta spelregler för den framtida forskningen bör det finnas utrymme för en anpassning till förändringar i omvärlden, framhölls det. *Regelmässig översyn* är därför av vikt.

I sammanhanget upprepade utskottet också sin tidigare ståndpunkt, nämligen att forskningsinsatserna är av strategisk betydelse för att de *transportpolitiska målen* skall kunna uppnås. Omläggningen år 2001 syntes ha inneburit att transportforskningen i någon mån fjärrat sig från denna inriktning, menade utskottet.

Trafiksäkerhet framhölls vidare som ett prioriterat område. Utskottet pekade på att Sverige under lång tid varit ledande. Det är därför i hög grad angeläget att det inte uppstår några kunskapsförluster genom omläggningen, betonade utskottet som särskilt ansåg detta gälla de samhälls- och beteendevetenskapliga disciplinerna.

Vidare är en begränsning av transportsektorns *miljöpåverkan* angelägen, anförde utskottet. Gränsen mellan transportforskning och teknisk forskning respektive miljöforskning angavs vara flytande. Det framhölls att även insatser syftande till att begränsa skadlig miljöpåverkan från transporterna bör vara prioriterade från forskningssynpunkt, exempelvis med avseende på alternativa drivmedel, fordonens bränsleeffektivitet och utsläpp till luft av skadliga ämnen.

Forskning inom transportområdet behövs även för att åstadkomma ett mer *jämställt transportsystem* där skillnaderna mellan kvinnliga och manliga perspektiv på transportfrågor uppmärksammas, framhöll utskottet. Kvinnors och mäns olika värderingar, behov, erfarenheter, vanor och fysiska egenskaper spelar en stor roll alltifrån transportsystemets övergripande utformning till exempelvis hur fordons inre säkerhetssystem konstrueras. Det är också viktigt att både manliga och kvinnliga perspektiv finns med när forskningsprojekt utformas och bedöms och att såväl manliga som kvinnliga erfarenheter och värderingar tas till vara inom transportforskningen.

En tydligare *ansvarsfördelning mellan myndigheterna* är av vikt, framhöll utskottet vidare. Detta bör, menade utskottet, även gälla för vilka myndigheter som hanterar de olika trafikslagens forskningsfrågor. Enligt utskottets mening torde den fragmentisering av transportforskningen som noterats efter omläggningen kunna motverkas även genom den samordnande roll som ett mer strukturerat Transam förväntades få. Det är således viktigt att de finansierande myndigheterna samverkar bättre och att ansvaret för skilda områden tydligare klarläggs, framhöll utskottet.

Hanteringen av sjöfartens och luftfartens forskning har hittills inte haft en tydlig hemvist. Hittills har den statligt finansierade forskningen av järnvägs- och sjöfartsområdena varit blygsam. Samtidigt är det angeläget att understryka vikten av *trafikslagsövergripande lösningar*. Detta gäller såväl person- som godstransportsystemen. Utskottet utgick från att dessa frågor skulle komma att behandlas i den transportpolitiska propositionen.

Detta gällde även frågor om en *utveckling av kollektivtrafiken*, för vilket område det – enligt utskottets uppfattning – finns en stor potential.

Enligt utskottets mening krävdes *starka forskarmiljöer* för att Sverige skall kunna hävda sig på de områden där vi hittills har haft stora internationella framgångar. För att skapa bättre förutsättningar för sådana miljöer efterlystes förändringar både på utförsidan och bland de myndigheter som finansierar verksamheten, ansåg utskottet.

Avslutningsvis framhöll utskottet vikten av att en koppling görs till forskningens förutsättningar och möjligheter att bidra till att uppfylla olika mål inför viktigare ställningstaganden i riksdagen inom utskottets beredningsområde. Detta gällde inte minst inför de då aviserade transportpolitiska respektive IT-politiska propositionerna.

Motionsförslag

Elizabeth Nyström m.fl. (m) föreslår i motion 2005/06:T26 att regeringen skall ges möjlighet att bevilja myndigheter dispens för teknikutveckling som ligger utanför rådande lagstiftning, eftersom lagstiftning ofta är baserad på äldre, beprövad teknik. Relevanta säkerhetsaspekter måste dock beaktas (yrkande 8).

Erling Bager m.fl. (fp) kräver i motion 2004/05:T468 att transportforskningen bör samordnas i högre grad samt att den akademiska forskningen skall vara resultatorienterad. Målet inom detta område bör vara ett transportsystem som inte utmärks av brist på teknisk samordning, administrativa hinder eller hinder i form av organisatoriska eller kulturella barriärer (yrkande 5).

Likalydande förslag framförs i motion 2005/06:T559 Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 5.

Claes Roxbergh m.fl. (mp) efterfrågar i motion 2004/05:T245 en nationell strategi för transportforskningen. Syftet skall vara att tillvarata och utveckla och Sveriges starka ställning inom både fordons- och telekommunikationsindustrierna. I strategin måste nationella prioriteringar lyftas samtidigt som ytterligare offentliga forskningsmedel tillförs.

I motion 2005/06:T296 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, –) anges att fördelningen av forskningsanslag till olika ändamål inom transportsektorn bör ses över ur ett jämställhetsperspektiv. Som exempel anges fördelningen på anslag till fordonsforskning respektive miljö och säkerhet, eftersom män och kvinnor anges värdera dessa områden olika högt (yrkande 13).

Utskottets ställningstagande

Utskottet ansluter sig till regeringens bedömning att transportrelaterad forskning, utveckling och demonstration är en förutsättning för väl fungerande hållbara person- och godstransportsystem.

Som har redovisats i det föregående har utskottet under en följd av år nära följt utvecklingen inom transportforskningen, bl.a. genom initiativet till en uppföljningsstudie. Utskottet har också vid olika tillfällen, senast i samband med den forskningspolitiska propositionen våren 2005, redovisat sin syn på hur en framtidsinriktad transportforskning bör vara utformad, och har då särskilt haft den då aviserade transportpolitiska propositionen i åtanke.

Utskottet konstaterar att regeringen i stor utsträckning har hörsammat vad utskottet har framfört i sammanhanget. Sålunda ansluter sig utskottet till vad som anförs i propositionen om att svenska transportforskningsmiljöer med internationell slagkraft är av avgörande betydelse för att säkerställa tillfredsställande, långsiktig kunskapsuppbyggnad. Utskottet delar också regeringens uppfattning om att EU-dimensionen bör prioriteras och långsiktigheten i insatserna öka.

Likaså konstaterar utskottet att vad det tidigare har uttalat om vikten av en bättre *samverkan* mellan berörda myndigheter har fått genomslag i propositionen och att ansvaret för skilda insatsområden klarläggs tydligare. Såsom regeringen anför bör också Transam ges en stärkt roll. Utskottet noterar att Vinnova avses sätta av resurser för att leda detta arbete. Utskottet ser också positivt på att en årlig översyn av de samlade satsningarna inom transportforskningsområdet kommer att tas fram.

Vidare välkomnar utskottet den *ansvarsfördelning* för olika inriktningar inom forskningen som har gjorts och redovisats i propositionen. Dessa anges gälla bl.a. områdena trafikslagsövergripande, Säkerhet, sårbarhet och trygghet, Begränsning av miljöpåverkan, Styrmedel, Jämställdhet samt Barn och unga.

Utskottet ansluter sig också till vad regeringen har anfört om att samhälls- och beteendevetenskaplig transportforskning är betydelsefull inom många forskningsområden.

Sedan tidigare har Vägverket och Banverket ett *sektorsansvar för FUD* inom sina respektive områden. Regeringen anser inte att det förslag som fördes fram i FUD-strategin, nämligen att Luftfartsverket och Sjöfartsverket skulle ges motsvarande ansvar, bör genomföras för närvarande. Utskottet har ingen erinran mot detta ställningstagande, men anser att dessa frågor bör följas noga av regeringen.

Utskottet konstaterar att *kollektivtrafiken* utgör en central del av persontransportssystemet och välkomnar vad som sägs i propositionen om att innovationstakten inom kollektivtrafiksektorn bör öka. Kollektivtrafikkommitténs förslag om innovation har tagits omhand genom dels den nationella FUD-strategin, dels Vägverkets och Banverkets gemensamma FOU-program för kollektivtrafiken. I detta sammanhang vill utskottet understryka vikten av att särskilt järnvägssektorn ges möjligheter att med stöd av forskning och innovation utvecklas mot en mer attraktiv transportform som på ett bra sätt möter kraven från morgondagens resenärer. Utskottet instämmer med regeringen om att några områden särskilt bör uppmärksammas i innovationshänseende. Det gäller t.ex. upphandlingsformer, informations- och biljettsystemet samt effektiva lösningar för kollektivtrafik i glesbygd.

Mot bakgrund av vad utskottet nu har anfört avstyrks motionerna 2004/05:T468 (fp) yrkande 5, 2004/05:T245 (mp) och 2005/06:T559 (fp) yrkande 5. Syftet med motionsförslagen förutsätts dock till väsentlig del komma att tillgodoses.

Utskottet konstaterar att även behovet av forskning om insatser för att åstadkomma ett mer jämställt transportsystem lyfts fram i propositionen. Rätt åtgärder från skilda aktörers sida förutsätter kunskaper om perspektiv på transportfrågor hos olika grupper av kvinnor och män. Det är viktigt att jämställdhetsperspektiv beaktas när forskningsprojekt utformas, bedöms och genomförs. Det innebär att erfarenheter, förutsättningar, intressen och behov hos olika grupper av kvinnor och män speglas i transportforskningen.

Vidare ansluter sig utskottet till vad regeringen anför om att arbetet med att öka jämställdheten inom transportområdet förutsätter att anställda på trafikverken har relevanta kunskaper och insikter om genusperspektiv och maktstrukturer. Myndigheter med sektorsansvar bör vidare verka för att andra aktörer som branschorganisationer, trafikföretag och tillverkningsindustri ökar sina kunskaper i jämställdhetsintegrering. Mått och indikatorer bör utvecklas för att trafikverken skall kunna redovisa en analys av kvinnors och mäns utnyttjande av transportsystemet samt deras möjligheter att påverkas dess utveckling och förvaltning.

Med hänvisning till vad utskottet har anfört i det föregående anser utskottet att motion 2005/06:T296 yrkande 13 (mp, -) är eller kommer att bli tillgodosedd genom redovisade åtgärder. Motionen avstyrks därför i berörd del.

Utskottet delar motionärernas uppfattning om vikten av att regelsystemet vid behov kan anpassas till nya tekniska lösningar. Det är också en pågående process generellt inom lagstiftningsarbetet.

När det särskilt gäller transportområdet vill utskottet erinra om att möjlighet till dispens i vissa fall finns i trafikförordningen. Att medge möjligheter till generell dispens från en regel kan, enligt utskottets mening, inte anses ändamålsenligt. Dispensfrågor bör således inte utgöra ett normaltillstånd, utan de bör prövas från fall till fall. Enligt utskottets mening finns inga hinder för en myndighet att göra en framställning härom till regeringen när myndigheten bedömer att detta behövs eller är lämpligt. Utskottet förutsätter att regeringen ägnar särskild uppmärksamhet åt dessa frågor när det gäller lagstiftningsarbetet på transportområdet. Mot bakgrund av det nu anförda är inget initiativ från riksdagens sida påkallat, varför motion 2005/06:T26 (m) yrkande 8 avstyrks.

Internationellt samarbete

Utskottets förslag i korthet

Enligt utskottets mening har det internationella samarbetet inom transportområdet blivit allt viktigare, en utveckling som accentuerats av utvecklingen inom EU. Ett samordnat svenskt agerande i olika organ är en grundläggande förutsättning för ett trovärdigt och framgångsrikt internationellt arbete. De rutiner som utskottet och Näringsdepartementet utarbetat har enligt utskottets mening varit värdefulla och bör kunna utgöra en god grund för fortsatt utveckling som tryggar att riksdagen ges ett stärkt inflytande i det allt viktigare samarbetet inom transportområdet på EU-nivå. Motionsförslag om inriktningen av det internationella samarbetet avstyrks.

Jämför reservation 11 (m, fp, kd, c).

Propositionen

I propositionen konstateras att en allt större del av transportererna är gränsöverskridande, vilket ställer höga krav på att transportsystemen integreras över nationsgränserna. De frågor som måste lösas blir därmed av sådan karaktär att de endast kan lösas genom internationella överenskommelser. Sveriges agerande i internationella forum måste självfallet styras av den inriktning och de prioriteringar som riksdag och regering lagt fast genom transportpolitiken. Ett samordnat svenskt agerande i olika organ är därför en grundläggande förutsättning för ett trovärdigt och framgångsrikt internationellt arbete.

Enligt regeringens bedömning måste Sverige även i fortsättningen ta aktiv del i de viktiga internationella organen för utvecklingen av de internationella regelverken på transportområdet. Det är viktigt att det internationella arbete som utförs av myndigheterna i ökad utsträckning samordnas med Regeringskansliet.

Mot bakgrund av den senare årens utveckling i Östersjöregionen, främst med avseende på utvidgningen av EU gör regeringen bedömningen att formerna och innehållet för det fortsatta Östersjösamarbetet på det transportpolitiska området bör ses över.

Vidare anges att utgångspunkterna för EU-arbetet på transportområdet med så decentraliserade beslut som möjligt i EU-processen och en integrering av det europeiska transportsystemet bör stå fast. Den nordliga dimensionen och de särskilda förutsättningar som den innebär bör lyftas fram i arbetet. Samarbetet mellan Regeringskansliet, myndigheterna, näringslivet och övriga intressenter behöver förstärkas för att ge Sverige bättre förutsättningar i förhandlingsarbetet. För att öka effektiviteten i EU-arbetet bör tydligare svenska prioriteringar göras.

Regeringen gör bedömningen att det finns förutsättningar att utveckla och förbättra samarbetet på transportområdet i internationella frågor och därigenom öka ambitionen med och effekten av det svenska EU-arbetet.

Motionsförslag

I motion 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) uppmärksammas den internationella konkurrensen inom transportområdet. Det är enligt motionärerna inte acceptabelt att aktörer med monopolsituation i ett land som dröjer med sin avreglering, samtidigt kan gå in och konkurrera på en annan, avreglerad marknad, utan att konkurrensvillkoren är jämförbara. Den svenska regeringen måste kraftfullt verka för att avreglering och konkurrensutsättning inom EU-området påskyndas och genomförs i någotsånär samtidiga former (yrkande 7).

Göran Hägglund m.fl. (kd) pekar i motion 2004/05:MJ498 ut ett antal åtgärder som borde genomföras på EU-nivå i syfte att närma sig målet om ett hållbart transportsystem (yrkande 11):

- Inkludera transportsektorn i handelssystemet för utsläppsrätter fr.o.m. år 2008.
- Skapa goda förutsättningar för att utveckla en mångfald av alternativ till fossila bränslen.
- Inför obligatoriska regler för maximiutsläpp per kilometer.
- Likrikta trafikbeskattningen inom EU; koppla beskattningen till miljöpåverkan.
- Fördubbla anslagen till forskning och utveckling av alternativ fordonsdrift.
- Låt EU delfinansiera investeringar i infrastruktur för bränsledistribution.
- Särbehandla miljövänliga fordon.

- Stärk miljöhänsynen och hänsyn till transporter i EU:s regler för offentlig upphandling.
- Utveckla och avreglera EU:s järnvägsnät.
- Stöd interoperabilitet mellan olika transportslag.
- Förbättra möjligheterna för vattentransporter.
- Intensifiera forskningen kring vätgasdrift och framställning av vätgas.
- Avskaffa införseltullarna på biodrivmedel.
- Skärp EU-kraven på dieselloja, minst till Sveriges nivå.
- Ett system för beskattning av flygbränsle måste skapas på internationell nivå.
- Differentiera luftfartsavgifterna med utgångspunkt i miljöeffekterna.
- Inför miljörelaterade farledsavgifter för fartyg inom hela EU.

Likalydande förslag framförs i motion 2005/06: MJ47 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 9.

Maud Olofsson m.fl. (c) kräver i motion 2005/06: A309 att hela EU arbetar för en förbättrad infrastruktur och transportpolitik i Europa, allt i syfte att förbättra sysselsättningen, minska trängsel, negativ miljöpåverkan och antalet olyckor (yrkande 16).

Motion 2005/06: T610 av Johnny Gylling m.fl. (kd) handlar om svensk åkerinäring. Motionärerna konstaterar att den maximala fordonslängden i Sverige och Finland är längre än i övriga Europa, vilket anges vara positivt för miljön om man därmed kan utnyttja fordonets lastkapacitet bättre. Regeringen föreslås därför verka för att alla EU-länder skall godkänna de längre fordonsekipagen (yrkande 7).

Ett identiskt förslag framförs av Johnny Gylling m.fl. (kd) i motion 2004/05: T462 (yrkande 7).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att transportsystemets gränsöverskridande natur innebär att internationell reglering och internationella överenskommelser spelar en avgörande roll. Den pågående internationaliseringen med ökad utrikeshandel och skärpta krav på snabba och effektiva transporter över landgränser innebär att det internationella samarbetet blir allt viktigare. Denna utveckling har accentuerats av utvecklingen inom EU.

För att svenska ståndpunkter skall få genomslag på denna arena måste Sverige även i fortsättningen ta aktiv del i de viktiga internationella organen för utvecklingen av de internationella regelverken på transportområdet. Sveriges agerande i internationella forum måste självfallet styras av den inriktning och de prioriteringar som riksdag och regering lagt fast genom transportpolitiken. För att öka effektiviteten i EU-arbetet bör tydligare svenska prioriteringar göras. Utgångspunkterna för EU-arbetet på transportområdet med så decentraliserade beslut som möjligt i EU-processen och en integrering av det europeiska transportsystemet bör stå fast. Den nordliga dimensionen och de särskilda förutsättningar som den innebär bör

lyftas fram i arbetet. Ett samordnat svenskt agerande i olika organ är en grundläggande förutsättning för ett trovärdigt och framgångsrikt internationellt arbete. Som regeringen anger är det därför viktigt att det internationella arbete som utförs av myndigheterna i ökad utsträckning samordnas med Regeringskansliet. I dessa avseenden delar utskottet således regeringens bedömning. Utskottet vill dock tillägga vikten av att detta förberedande beredningsarbete även förankras i riksdagen när det gäller frågor av mer strategisk eller politisk betydelse.

Vidare konstaterar utskottet i likhet med regeringen att de senare årens utveckling i Östersjöregionen, främst med avseende på utvidgningen av EU, innebär att formerna och innehållet för det fortsatta Östersjösamarbetet på det transportpolitiska området bör ses över.

I detta avsnitt behandlade motioner handlar om vilka frågor som Sverige bör driva i det internationella arbetet i syfte att åstadkomma ett hållbart och effektivt transportsystem. Då såväl utskottet som regeringen anger som sin bedömning att Sveriges agerande bör utgå från de av riksdagen transportpolitiska målen, som handlar om ett hållbart och samhällsekonomiskt effektivt transportsystem, ser utskottet inte något behov av något initiativ med anledning av dessa motioner. De avstyrks därför.

Motionsförslag om tillåten längd på fordonsekipage behandlades av utskottet i betänkande 2005/06:TU8 Väg- och fordonsfrågor, där utskottet uppmärksamade att försöksverksamhet med längre fordon, i syfte att effektivisera vägtrafiken och förbättra miljön, pågår i Danmark i Holland. Bland annat mot denna bakgrund var utskottet inte berett att ta något initiativ i frågan. Utskottet kvarstår vid sin tidigare bedömning och avstyrker motionsförslagen.

Givet EU-frågornas betydelse inom transportpolitiken anser utskottet att väl fungerande samråd och aktivt informationsutbyte mellan regeringen och riksdagen i dessa frågor är mycket angeläget. Utskottet välkomnar därför att frågan uppmärksammas i propositionen. De rutiner som utskottet och Näringsdepartementet utarbetat har enligt utskottets mening varit värdefulla och bör kunna utgöra en god grund för fortsatt utveckling som tryggar att riksdagen ges ett stärkt inflytande i det allt viktigare samarbetet inom transportområdet på EU-nivå.

Planeringssystemet

Utskottets förslag i korthet

Utskottet ställer sig positivt till den utveckling av planeringssystemet som regeringen redogör för i propositionen. Med hänvisning till pågående utvecklingsarbete föreslås riksdagen avslå motionsförslag om planeringssystemet för åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen.

Jämför reservationerna 12 (m, fp, kd, c), 13 (c) och 14 (m, fp, kd, c).

Bakgrund

Infrastrukturplaneringens två steg

Dagens infrastrukturplanering för vägar och järnvägar sker i två steg: inriktningsplanering och åtgärdsplanering. I inriktningsplaneringen beslutar riksdagen om mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden. Åtgärdsplaneringen sker sedan genom att Vägverket, Banverket och länen, utifrån de ramar och riktlinjer som varit resultatet av inriktningsplaneringen, utarbetar nationella stommäts- respektive väghållningsplaner samt länsplaner för regional infrastruktur. De nationella länsplanerna fastställs därefter av regeringen medan länsplanerna fastställs på regional nivå. Regeringen redovisar sitt ställningstagande i form av en skrivelse till riksdagen. För en mer ingående beskrivning av planeringssystemet se exempelvis rapporten Planering av vägar och järnvägar – en uppföljnings- och utvärderingsstudie (2003/04:URD4).

Riksdagens tidigare ställningstagande

En omfattande diskussion har sedan länge förts i olika forum om planeringssystemets effektivitet, legitimitet och relevans. Bland annat mot denna bakgrund har ett antal utredningar av olika aspekter av processen gjorts, inte minst i anknytning till planeringsomgången för perioden 2004–2015. Utskottet vill särskilt uppmärksamma sin under 2003 genomförda studie om riksdagens roll i den långsiktiga infrastrukturplaneringen (2003/04:URD4).

Vid behandlingen av regeringens proposition 2003/04:95 Utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015, i vilken regeringen redovisade utfallet av denna planeringsomgång, redogjorde utskottet för sin inställning i ett antal frågor inom detta område. Utskottet ansåg att ett förtjänstfullt och angeläget utredningsarbete bedrivits kring planeringsprocessens utformning och innebörd och utgick från att de frågor som uppmärksammats inom ramarna för detta arbete kan ges en fortsatt behandling i den vidare utvecklingen av infrastrukturplaneringen, bl.a. i syfte att kontinuerligt anpassa infrastrukturplaneringen till förändringar i omvärlden

och utifrån de krav som kan ställas på processen. Det gäller bl.a. riksdagens krav på en väl fungerande mål- och resultatstyrning. Se utskottets betänkande för en utförlig redogörelse för utskottets ställningstagande.

Propositionen

Utgångspunkter och inriktning

Regeringen konstaterar i propositionen att önskemål framförts om att förenkla, påskynda, förkorta och öka flexibiliteten i processerna. Samtidigt anges att det finns en risk att förenklingar kan leda till otillräckligt demokratiskt inflytande och minskad rättssäkerhet för den enskilde. Det är därför viktigt att upprätthålla en balans i dessa avseenden.

Enligt regeringens bedömning bör därför pågående arbetet med att förenkla, påskynda och effektivisera de planerings- och beslutsprocesser som berör transporter och infrastruktur fortsätta, samtidigt som föreslagna förändringar beaktar kraven på demokratiskt inflytande och rättssäkerhet samt behovet av att processerna skall kunna överblickas av medborgarna.

Infrastrukturplanering

Utgångspunkten för utvecklingen av infrastrukturen bör enligt regeringens bedömning vara de transportpolitiska målen. Ett genomförande av inriktningsplaneringen bör således bidra till att de transportpolitiska målen nås. Inriktningsplaneringen bör förenklas och fokusera på följande analyser och underlag:

- Analyser av åtgärder som i särskilt hög grad kan påverka transportbehovet och val av transportsätt för olika grupper av kvinnor och män i olika åldrar samt för näringslivet.
- Underlag till regeringens förslag till riksdagen om planeringsramar för infrastruktur och fördelning mellan olika typer av åtgärder.

Infrastrukturplaneringen och den regionala utvecklingsplaneringen bör vara samordnad på länsnivå vad gäller övergripande strategiska mål och prioriteringar för den regionala utvecklingen.

Angående de i regeringens bedömning nämnda förenklingarna av inriktningsplaneringen anges att den lägesanalys som inleder planeringsarbetet har stora likheter med SIKAs uppdrag att fortlöpande följa upp de transportpolitiska målen. Dessa två uppgifter bör med fördel kunna läggas samman. Utöver detta ser regeringen ett särskilt behov av två typer av underlag. För det första: analyser av åtgärder som i särskilt hög grad kan påverka transportbehovet och val av transportsätt för olika grupper av kvinnor och män i olika åldrar samt för näringslivet. För det andra: Underlag till regeringens förslag till riksdagen om planeringsramar för infrastruktur och fördelning mellan olika typer av åtgärder.

I propositionen anges att detta förslag reducerar analyserna som myndigheterna skall göra samtidigt som frågan om hur de ekonomiska ramarna för infrastrukturen skall fördelas huvudsakligen läggs på den politiska

nivån. Genom att riksdagens beslut om övergripande mål och delmål för transportpolitiken även skall gälla för infrastrukturen säkerställs riksdagens inflytande över infrastrukturplaneringen.

Angående samordningen av infrastrukturplanering och den regionala utvecklingsplaneringsprocessen anges att det främsta syftet är att föra de strategiska inriktningsbesluten och åtgärdsbesluten närmare motsvarande prioriteringar inom det regionala utvecklingsarbetet. Möjligheten att uppnå målen och att utföra identifierade åtgärder ökar då flera processer verkar för likartade mål. Med denna samordning vill regeringen uppnå ett bättre underlag för prioriteringar genom att tillföra båda processerna ett helhetsperspektiv.

Trafikplanering

Regeringen anser, inte minst mot bakgrund av Kollektivtrafikkommitténs förslag, att det bör ställas krav på trafikhuvudmännen att utarbeta långsiktiga strategiska planer för den lokala och regionala kollektivtrafiken i länen. Nuvarande trafikförsörjningsplaner är på vissa håll inte tillräckliga men bör ändå vara en god utgångspunkt när trafikhuvudmännen skall utarbeta de nya långsiktiga strategiska planerna. Det är angeläget att dessa planer utarbetas för att öka den långsiktiga kopplingen mellan trafikering och infrastrukturåtgärder samt för att öka kopplingen till den fysiska planeringen och den regionala utvecklingsplaneringen.

Regeringen avser tillsätta en utredning med uppdrag att genomföra en översyn av lagstiftningen för trafikhuvudmännen. Utredningen bör ges uppdrag att i samarbete med berörda aktörer ta fram förslag till innehåll och form för en sådan långsiktig och strategisk planering av trafikhuvudmännen.

Motionsförslag

Övergripande frågor i infrastrukturplaneringen

Lars Leijonborg m.fl. (fp) talar i motion 2004/05:N242 om infrastrukturplaneringen. Enligt motionärerna är det angeläget att utbyggnaden av transportinfrastrukturen ges en långsiktig och mer förutsägbar inriktning än vad som nu är fallet. Infrastrukturprojekt som främjar ekonomisk tillväxt bör prioriteras (yrkande 3).

Johnny Gylling m.fl. (kd) finner i motion 2004/05:T459 att infrastrukturplaneringen för perioden 2004–2015 uppvisat stora brister. Det är bl.a. svårt att se kopplingen mellan de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen och de av regeringen eller länen beslutade infrastrukturplanerna. Motionärerna kräver därför en oberoende granskning av hur regeringen följt riksdagens beslut i detta avseende (yrkande 2).

Motion 2005/06:T578 av Agneta Lundberg m.fl. (s) handlar om kommunikationer i skogslänen. För att kunna utveckla hela landet är det enligt motionärerna nödvändigt att tillvarata kapaciteten som skapas av den

dagens stora satsning på järnvägsinfrastruktur. Staten och regionerna måste därför gemensamt utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen (yrkande 11).

Ansvarsfördelningen i infrastrukturplaneringen

Claes Västerteg m.fl. (c) finner i motion 2004/05:T394 att många beslut i dag fattas på nationell nivå, trots att konsekvenserna är regionala. Detta förhållande anges gälla inom infrastrukturplaneringen. Enligt motionärerna finns det därför anledning att låta Ansvarskommittén se över ansvarsfördelningen inom detta område (yrkande 1).

Viviann Gerdin (c) föreslår i motion 2005/06:T440 vissa förändringar av ansvarsfördelningen i infrastrukturplaneringen. Regionerna i landet bör tilldelas medel och beslutsmyndighet. De olika länen bör få ett större utrymme att själva bygga infrastrukturen efter givna tilldelade ramar. Samtidigt bör planeringen få en mer realistisk tidshorisont.

En viktig förutsättning för att få en positiv utveckling i en region är att det finns grundläggande service i form av vägar, järnvägar, flyg, post och telekommunikationer. I motion 2005/06:T578 av Agneta Lundberg m.fl. (s) föreslås mot denna bakgrund att regionalpolitiska och sociala hänsyn skall väga tyngre vid prioriteringarna i infrastrukturplaneringen (yrkande 1).

Vidare anges att den politiska styrningen av åtgärder i landets infrastruktur måste stärkas, utan att därmed förlora de fördelar som konkurrens kan ge. Det måste bli mindre lönsamt att bara ”plocka russinen ur kakan”. Därför måste konkurrenslagstiftningen ses över, så att den inte förhindrar en effektiv regionalpolitik (yrkande 2).

I motion 2005/06:N481 av Maud Olofsson m.fl. (c) anges att en väl fungerande infrastruktur, både fysisk och digital, är en nyckelfråga i det moderna samhället och av avgörande betydelse för att skapa tillväxt på landsbygden. Staten måste ta ansvaret för infrastrukturen, samtidigt som lokala och regionala organ ges större inflytande i prioriteringarna inom detta område (yrkande 10).

Övriga frågor

Lars Tysklind m.fl. (fp) talar i motion 2005/06:T339 om järnvägsinfrastrukturens betydelse i arbetet med att öka järnvägens andel av godstrafiken. En viktig åtgärd är enligt motionärerna att utvidga de nyligen genomförda förändringarna av miljöbalken så att även järnvägsprojekt omfattas. Detta i syfte att minska tidsutdräkten för planprocesser (yrkande 1).

I motion 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) konstateras att miljöbalken förändrats på så sätt att vissa verksamheter som tidigare fordrade tillåtlighetsprövning av regeringen nu har undantagits. Motionärerna före-

slår att detta undantag även skall gälla mindre utbyggnader av järnväg, vilket enligt motionärerna skulle innebära mindre förseningar av utbyggnaden av järnvägen (yrkande 24).

Sven Bergström (c) uppmärksammar i motion 2004/05:T239 ett större infrastrukturprojekt som på grund av olika beslut i olika rättsliga instanser blir dyrare än nödvändigt och tar längre tid än beräknat. Enligt motionären är det angeläget att se över relevanta regler och rutiner så att liknande situationer undviks framöver.

I motion 2005/06:K284 av Lennart Fremling (fp) och Karin Svensson Smith (–) konstateras att reglerna för byggande av väg och byggande av järnväg skiljer sig åt, i det att procedurerna för byggande av järnväg är mer komplicerade. Motionärerna föreslår att väglagen (1971:948) och lagen om byggande av järnväg (1995:1649) samordnas på lämpligt sätt (yrkande 3).

Claes Roxbergh m.fl. (mp, –) föreslår i motion 2005/06:Sk415 att kommuner skall ges rätt att ställa krav på olika verksamheter att ta ansvar för den trafik de genererar. Detta gäller inte minst i samband med genomförandet av nyexploateringar, då en transportplan bör tas fram för att minimera de genererade transporternas negativa miljöpåverkan (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Övergripande frågor i infrastrukturplaneringen

I samband med riksdagens behandling av regeringens förslag till utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015 (prop. 2003/04:95) redogjorde utskottet för sin inställning i ett antal frågor som berör planeringen av väg- och järnvägsinfrastruktur. Utskottet angav att det, mot bakgrund av planeringsprocessens betydelse för transportsystemets utveckling, är av största vikt att infrastrukturplaneringen kontinuerligt utvärderas och utvecklas, samt att bl.a. frågorna om processens legitimitet och riksdagens inflytande måste beaktas.

Utskottet konstaterar därför med tillfredsställelse att ett utvecklingsarbete bedrivits samt att regeringen i propositionen återkommer till riksdagen med sina bedömningar i några av de centrala frågorna. Enligt regeringens bedömning bör det pågående arbetet med att förenkla, påskynda och effektivisera de planerings- och beslutsprocesser som berör transporter och infrastruktur fortsätta, samtidigt som föreslagna förändringar beaktar kraven på demokratiskt inflytande och rättssäkerhet samt behovet av att processerna skall kunna överblickas av medborgarna. Utskottet ställer sig bakom denna inriktning, som är i linje med utskottets tidigare ställningstagande.

Inte minst mot bakgrund av utskottets ställningstagande till förmån för förenklingar i infrastrukturplaneringen ser utskottet positivt på regeringens bedömning att inriktningsplaneringen bör förenklas och fokusera på de ana-

lyser som anges i propositionen. Såvitt gäller bedömningen att den lägesanalys som inleder planeringsarbetet har stora likheter med SIKAs uppdrag att fortlöpande följa upp de transportpolitiska målen och att dessa två uppgifter med fördel bör kunna läggas samman, vill utskottet påminna om att det redan i betänkande 2003/04:TU10 ställde sig bakom detta förslag.

Utskottet vill även poängtera behovet av att det fortsatta utvecklingsarbetet beaktar behovet av långsiktighet och förutsägbarhet i infrastrukturplaneringen. Det långsiktiga perspektivet måste således vara en ledstjärna, även om detta inte får innebära att den långsiktiga planeringen blir så oflexibel att den omöjliggör förändringar som kan motiveras utifrån snabba omvärldsförändringar. Syftet med motionsförslag om behovet av långsiktighet i infrastrukturplaneringen kan anses tillgodosett med vad som här anförts.

Utskottet vill även understryka vikten av att planerna inte blir inaktuella eller ogenomförbara på grund av ett förändrat statsfinansiellt läge. Årliga uppdateringar kan därför motiveras, under förutsättning att den långsiktiga framförhållningen som beskrivits ovan beaktas och att uppdateringarna tar sin utgångspunkt i den av riksdagen beslutade politiska inriktningen, liksom långsiktplanerna har sin utgångspunkt i de riksdagsbeslut som avslutar infrastrukturplaneringen. Med anledning av ett motionsförslag om kopplingen mellan de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen och de av länen och regeringen fastställda åtgärdsplanerna vill utskottet hänvisa till att riksdagen, i samband med regeringens skrivelse till riksdagen om åtgärdsplanerna har tillfälle att kommentera utfallet av åtgärdsplaneringen. I den årliga mål- och resultatuppföljningen med anledning av regeringens budgetproposition finns det vidare möjlighet att kommentera vidtagna åtgärders betydelse i arbetet med att uppfylla de transportpolitiska målen. Utskottet har därför i avsnittet om de transportpolitiska målen förutsatt ett vidare utvecklingsarbete av mål- och resultatuppföljningen. En översyn i enlighet med motionens förslag är därför inte nödvändig. Motionsförslaget avstyrks.

Utskottet välkomnar även regeringens förslag att det bör ställas krav på trafikhuvudmännen att utarbeta långsiktiga strategiska planer för den lokala och regionala kollektivtrafiken i länen. Motionsförslag om att staten och regionerna gemensamt måste utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen blir därmed tillgodosett. Yrkandet avstyrks följaktligen.

Ansvarsfördelningen i infrastrukturplaneringen

Utskottet delar den grundsyn som kommer till uttryck i motionerna om att åtgärder i infrastrukturen har en stor betydelse för den regionala utvecklingen. Denna grundsyn kommer även till uttryck i det transportpolitiska delmålet om en positiv regional utveckling och är därmed en av utgångspunkterna för infrastrukturplaneringen.

Det är därför viktigt att planeringsprocessens utformning möjliggör att regionala behov beaktas. Mot denna bakgrund har utskottet vid flera tillfällen betonat vikten av att länen har ett stort inflytande i planeringen samt att detta även bör gälla sådana vägar som är stamvägar, i de fall åtgärderna föranleds av ett lokalt eller regionalt behov. Utskottet förutsatte även inför den senaste planeringsomgången att såväl Vägverket som Banverket fördjupar sitt samrådsarbete och ökar insynen i sin interna beslutsprocess i syfte att på bästa sätt ta hänsyn till lokala och regionala strategier och program. Detta ökar även den demokratiska förankringen av processen. I den planeringsperiod som nu avslutats har länen vidare spelat en viktig roll när det gäller framtagande av underlag i planeringsprocessen. Såvitt gäller beslut om infrastrukturåtgärder som avser åtgärder på de regionala vägar vill utskottet påminna om att dessa fattas inom ramen för länsplanen, dvs. på regional nivå. Utskottet anser mot denna bakgrund att syftet med de motioner som begär ett starkt regionalt inflytande är tillgodosedda. Utskottet är därför inte berett att föreslå att riksdagen vidtar någon åtgärd med anledning av motionsförslagen om ett ökat regionalt inflytande i planeringsprocessen.

Övriga planeringsfrågor

Frågan om regleringen av den fysiska planeringen har uppmärksammats i ett antal motioner. I en motion anges att dagens regelverk stadgar en planerings- och prövningsprocess som är för lång och omständlig. I två motionsyrkanden föreslås att de nyligen genomförda förändringarna av miljöbalken bör utvidgas så att även järnvägsprojekt omfattas. Detta i syfte att minska tidsutdräkten för planprocesser. I en motion föreslås att Väglagen (1971:948) och lagen om byggande av järnväg (1995:1649) samordnas, mot bakgrund av att procedurerna för byggande av järnväg är mer komplicerade än för vägar. Slutligen föreslås att kommuner skall ges rätt att ställa krav på olika verksamheter att ta ansvar för den trafik de genererar, inte minst i samband med genomförandet av nyexploateringar, då en transportplan bör tas fram för att minimera de genererade transporternas negativa miljöpåverkan

Utskottet ser det som angeläget att förkorta och effektivisera planeringsprocessen och instämmer därmed med motionärerna i denna del. Det är dock även viktigt att möjligheten att uppnå miljömålen inte försvåras eller att allmänhetens rätt till insyn och deltagande åsidosätts. Utskottet ser därför positivt på att regeringen tillsatt två utredningar som parallellt ser över och lämnar förslag till åtgärder som berör den fysiska planeringsprocessen. Den ena är Miljöbalkskommittén och den andra är Kommittén för översyn av plan- och bygglagstiftningen, PBL-kommittén. Kommittéernas slutbetänkanden, som avlämnats under 2005, bereds för närvarande inom regeringskansliet. Utskottet förutsätter att här behandlade motionsförslag övervägs i det fortsatta beredningsarbetet. Enligt utskottets mening finns det dock inte

några skäl att föregripa denna process genom att föreslå ett riksdagsinitiativ med anledning av här behandlade motioner. De avstyrks därmed med hänvisning till pågående beredning.

Alternativa finansieringsformer m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bör avslå motionsförslag om bl.a. alternativ finansiering av transportinfrastruktur. Utskottet hänvisar till tidigare ställningstagande i frågan.

Jämför reservationerna 15 (m, fp, kd, c), 16 (m) och 17 (fp, kd, c).

Bakgrund

Enligt lagen (1996:1059) om statsbudgeten skall investeringar i infrastruktur finansieras med anslag över statsbudgeten. Det innebär att investeringarna direktavskrivs, dvs. betalas på en gång med statens löpande inkomster. Riksdagen har dock möjlighet att besluta att en investering, t.ex. i vägar eller järnvägar, skall finansieras på ett annat sätt. Under senare år har sådan alternativ finansiering varit föremål för utredningsarbete och i betydande utsträckning också använts. Motiv som framförts är att det möjliggör en effektivisering av infrastruktuursatsningar, bl.a. genom att genomförandet kan tidigareläggas, liksom en ökad riskspridning. De olika formerna har också olika ekonomiska konsekvenser för staten. Det som är gemensamt för flertalet av dem är att kostnaden för investeringen sprids ut över en längre tid.

Exempel på alternativ finansiering är:

- vägavgift eller broavgift (t.ex. Öresundsbron),
- lån i Riksgäldskontoret (t.ex. Närtidssatsningen på prioriterade objekt 2002–2004),
- statligt garanterade lån på marknaden (t.ex. Botniabanan t.o.m. år 2001),
- lån från kommuner, s.k. förskottering (t.ex. Tranebergsbron),
- samfinansiering genom olika parter (t.ex. Citytunneln) och
- partnerskap mellan privata entreprenörer och staten (public-private partnership, s.k. PPP) (t.ex. Arlandabanan).

Vissa utredningar

Frågan om alternativa former för finansiering av infrastruktur har under senare år utretts i olika sammanhang.

Som exempel kan nämnas att i *Näringsdepartementets* interna utredning Alternativ finansiering genom partnerskap – ett nytt sätt att finansiera investeringar i vägar och järnvägar (Ds 2000:65) visades att ett samarbete med

den privata sektorn borde kunna ge lägre kostnader och därigenom en effektiviserad anslagsanvändning. En stor del av mervärdet kunde tillskrivas en mer effektiv fördelning och hantering av risker. Vidare konstaterades att finansieringsformen skulle kunna möjliggöra en tidigareläggning av prioriterade projekt. Det föreslogs att en särskild delegation borde tillsättas med ansvar för att utveckla modellen samt för att förbereda och samordna arbetet. Vidare borde Vägverket och Banverket få i uppdrag att i samverkan med delegationen förbereda upphandling och genomförande av vissa projekt. I uppdraget borde dessutom ingå att, med hjälp av delegationen, inleda arbetet med upphandling av tre projekt, nämligen E 4 förbi Uppsala, Norrortsleden i Stockholm och Västkustbanan. En förutsättning var dock att regeringen godkände varje enskilt projekt och att riksdagen lämnade erforderliga bemyndiganden.

Riksdagens revisorers förslag till riksdagen, Nya vägar till vägar och järnvägar? (2000/01:RR11), baserades på en granskning av fyra stora infrastrukturinvesteringar med alternativ finansiering, bl.a. PPP-projektet Arlandabanan. Revisorerna konstaterade att lånefinansiering innebar att framtida anslag intecknades för betalning av redan gjorda investeringar. Detta kunde begränsa framtida riksdagars möjlighet att besluta om nya investeringar eller om ändrad inriktning eller omfattning i investeringsverksamheten. Vidare fann revisorerna att alternativt finansierade projekt bereddes vid sidan om den ordinarie planeringsprocessen. Den enskilda projektplaneringen genomfördes alltså inte utifrån någon samlad ekonomisk ram. Detta innebar i sin tur att prioriteringsgrunderna inte blev lika klara som för anslagsfinansierade projekt. De av revisorerna utförda fallstudierna hade visat att det fanns betydande brister i det samhällsekonomiska underlaget. Revisorerna fann underlaget vara så bristfälligt att det innebar risk för samhällsekonomiskt felaktiga beslut till en kostnad om flera miljarder kronor. Mot denna bakgrund betonade revisorerna vikten av att de samhällsekonomiska kalkylerna höll hög kvalitet, särskilt när det gällde alternativfinansierade projekt av den storleksordning som granskningen hade omfattat.

I *Vägverkets* rapport *Alternativ finansiering 2003* (Publikation 2003:175) görs en översiktlig kartläggning av olika alternativa finansieringsformer som använts i Sverige och i andra länder, samt en redovisning av de argument och motargument som använts i diskussionen kring olika lösningar. Sammanfattningsvis kommenteras de fyra olika alternativ som använts i Sverige.

- Statliga lån via Riksgäldskontoret, vilket innebär möjligheter till tidigareläggning, att staten består risken för investeringens fördyring, att finansieringskostnaden blir låg eftersom lånet görs hos Riksgäldskontoret, samt att det påverkar den synliga statsskulden.
- Lån via projektfinansieringsbolag, där ett projektfinansieringsbolag lånar på kapitalmarknaden med hjälp av en riksgäldsgaranti för att sedan vidareutlåna dessa medel till Vägverket som står som beställare,

vilket innebär att staten står risken för investeringens fördyring, finansieringskostnaderna blir låga på grund av garantin och att den synliga statsskulden inte påverkas.

- PPP, där ett privat konsortium åtar sig att finansiera, bygga och driva en väg under angiven period, vilket innebär tidigareläggingsmöjligheter, enligt utländska erfarenheter effektivitetsvinster samt högre finansieringskostnad ifall staten inte garanterar lånet. Det nämns även att sådana upphandlingar är komplexa och därför inte lämpar sig på små projekt.
- Kommunala bidrag, där berörda kommuner är med och betalar en viss andel av investeringen.

Regeringen har tillsatt en utredning med uppgift att undersöka förutsättningarna för att införa avgifter för trafikanter på planerade och nya sträckor av väg E 6 i Västra Götalands län (dir. 2004:103).

Enligt utredningens nyligen presenterade slutbetänkande (SOU 2006:33 Andra vägar att finansiera nya vägar) är det på grund av EG-rättslig reglering inte tillåtet att ta ut vägtull av tunga lastbilar på E 6:an, sträckan Rabbalshede–Hogdal. Samtidigt anges att ett vägtullssystem som endast omfattar lätta fordon får alltför omfattande negativa konsekvenser; avledningen av trafik till det omgivande vägnätet som kan användas kostnadsfritt skulle bli betydande och kostnaden för betalssystemet i förhållande till intäkterna skulle bli mycket stor. Den särskilde utredaren anger att vägtull därför inte bör införas på sträckan.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat motionsförslag om olika finansieringsformer för transportinfrastruktur vid ett antal tillfällen. I betänkandet 2003/04:TU10 Transportinfrastrukturen 2004–2015 erinrade utskottet om att det finns flera exempel på viktiga infrastruktursatsningar som har finansierats på andra sätt än genom traditionell anslagstilldelning. Bland annat har kommuner, regioner och näringsliv tillskjutit medel i form av lån för att starten av samhällsekonomiskt viktiga vägprojekt skall kunna tidigareläggas. Genom broavgifter har också en angelägen utbyggnad kunnat genomföras av en fast förbindelse över Öresund, och en bro över Svinesund kommer att kunna färdigställas genom detta slags finansiering. Utskottet uppmärksammade även att regeringen i den ekonomiska vårpropositionen för 2004 föreslagit att ett antal väg- och järnvägsinvesteringar finansieras med lån i Riksgäldskontoret i syfte att möjliggöra en tidigareläggning av dessa satsningar. Utskottet noterade samtidigt att regeringen i samarbete med Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna gjort bedömningen att finansieringen av de infrastrukturåtgärder som avses i propositionen 2003/04:95 Utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015 skall ske genom anslag och lån.

När det gäller fortsatt användning av alternativ finansiering vidhöll utskottet sin uppfattning från föregående behandling, nämligen att det längre fram kan finnas skäl att pröva andra former för finansiering av infrastrukturprojekt än traditionell anslagstilldelning. Enligt utskottets mening var det därvid angeläget att prioriteringarna i de fastlagda planerna följs.

Motionsförslag

Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) föreslår i motion 2005/06:T31 att alternativ finansiering i form av PPP nyttjas, i syfte att effektivisera och tidigarelägga investeringar i transportinfrastrukturen (yrkande 4).

Stefan Attefall och Maria Larsson (båda kd) efterfrågar i motion 2005/06:T24 ett långsiktigt program för investeringar i partnerskap mellan den offentliga och den privata sektorn för att tidigarelägga och effektivisera infrastrukturinvesteringar (yrkande 1).

En särskild delegation bör tillsättas för infrastrukturinvesteringar med alternativa finansieringsformer (yrkande 2).

Elizabeth Nyström m.fl. (m) konstaterar i motion 2004/05:T464 att PPP provats med goda resultat i ett antal länder. Enligt motionärerna måste vi även i Sverige utnyttja denna finansieringsform för att möjliggöra angelägna investeringar och utnyttja de fördelar som finansieringsformen innebär i form av bättre riskhantering (yrkande 25).

Förslag med samma innebörd framförs av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) i motion 2005/06:T497 (yrkande 26).

Behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen är stort och eftersatt i hela Sverige, främst på grund av svårigheter att finansiera dessa insatser. I motion 2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) efterfrågas mot denna bakgrund förslag till långsiktig finansieringsform för infrastruktur, som bygger på ett samarbete mellan stat och näringsliv (yrkandena 2 och 3).

Identiska förslag framförs av Erling Bager m.fl. (fp) i motion 2005/06:T559 (yrkandena 2 och 3).

I motion 2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd) anges att många infrastrukturprojekt är förknippade med stora osäkerheter som gör att de inte lämpar sig för statlig finansiering. Enligt motionärernas kan riskerna hanteras bättre genom en PPP-lösning. Motionärerna efterlyser därför ett långsiktigt program och en särskild delegation för infrastrukturinvesteringar med alternativa finansieringsformer (yrkandena 3 och 4).

Vidare anges att finansiering av infrastruktur med lån bör vara reserverad för nyinvesteringar i form av sammanhållna och tydligt avgränsade projekt (yrkande 5).

Identiska förslag framförs av Johnny Gylling m.fl. (kd) i motion 2005/06:T608 (yrkandena 5 och 6).

Anders Larsson (c) efterlyser i motion 2005/06:T433 en tydligare koppling mellan olika generationers kostnad och nytta av infrastrukturinvesteringar. Modeller som belyser sambandet borde tas fram. I praktiken kan kopplingen bli tydligare genom att sprida kostnaden för dessa projekt över förbrukningstiden med hjälp av extern finansiering i form av PPP-projekt.

Enligt vad som anges i motion 2005/06:A309 av Maud Olofsson m.fl. (c) är det ett statligt ansvar att invånarna får tillgång till bra och moderna kommunikationer. Enligt motionärerna skulle alternativa finansieringsformer göra det möjligt att genomföra strategiska och samhällsekonomiskt lönsamma investeringar redan i dag (yrkande 14).

I motion 2004/05:T388 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s) anges att snabba och miljövänliga kommunikationer är nödvändiga för att möta framtiden. Enligt motionärerna borde dessa satsningar lånefinansieras eftersom de brukas under en lång period. Ett annat alternativ är att släppa in medfinansierare som sedan ges avkastning på investerat kapital.

För att skapa en grogrund för långsiktig konkurrenskraft och fortsatt utveckling i Sveriges tillväxtmotor, östra Mellansverige, krävs enligt vad som anförs i motion 2005/06:T464 av Berndt Sköldestig m.fl. (s) investeringar i transportinfrastrukturen. I syfte att påskynda denna utbyggnad föreslås lånefinansiering av viktiga infrastruktursatsningar.

Lars Tysklind (fp) och Åsa Torstensson (c) talar i motion 2004/05:T514 om nödvändigheten att bygga ut E 6:an i Bohuslän. Motionärerna motsätter sig dock av rättviseskäl alla förslag till vägavgifter, i det fall de endast drabbar norra Bohuslän (yrkande 2).

Ett identiskt motionsyrkande återfinns i motion 2005/06:T506 av Lars Tysklind (fp) och Åsa Torstensson (c).

Jan-Evert Rådström m.fl. (m, fp, kd, c) talar i motion 2005/06:T561 om vissa angelägna infrastrukturåtgärder i Värmland. I syfte att möjliggöra ett tidigare genomförande föreslås alternativ finansiering, exempelvis PPP (yrkande 5).

Motion 2004/05:T339 av Birgitta Sellén m.fl. (c, m, fp, kd) handlar om järnvägen längst med Norrlandskusten. Enligt motionärerna kan satsningar av denna typ tidigareläggas genom att ett särskilt infrastrukturbolag skapas, vars uppgift blir att finansiera investeringen. På detta sätt sprids betalningarna över statsbudgeten ut över en längre period (yrkande 4).

Finansiering av Öresundsbron

Elizabeth Nyström m.fl. (m) anger i motion 2004/05:T464 att kostnaderna för Öresundsbron måste bäras av de som nyttjar förbindelsen, detta i enlighet med intentionerna inför beslutet om att bygga bron (yrkande 27).

Ulf Nilsson m.fl. (fp) anger i motion 2004/05:T452 att avgifterna på Öresundsbron utgör ett handelshinder. Motionärerna vill därför låta utreda de samhällsekonomiska fördelarna med halverade eller borttagna avgifter (yrkande 1) samt vilka möjligheter som finns att finansiera bron över statsbudgeten (yrkande 2).

Identiska förslag framförs av Ulf Nilsson m.fl. (fp) i motion 2005/06:T403.

Beslutsformer för trafikavgifter

I motion 2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd) anges att beslut om införande av trängselavgifter skall kunna fattas av kommuner eller regioner. Regeringen skall därefter bereda och till riksdagen föreslå en sådan lagstiftning som krävs för införandet (yrkande 9).

Utskottets ställningstagande

Alternativa finansieringsformer

Utskottet har behandlat motionsförslag om olika finansieringsformer för transportinfrastruktur vid ett antal tillfällen. I betänkandet 2003/04:TU10 Transportinfrastrukturen 2004–2015 erinrade utskottet om att det finns flera exempel på viktiga infrastruktursatsningar som har finansierats på andra sätt än genom traditionell anslagstilldelning. Bland annat har kommuner, regioner och näringsliv tillskjutit medel i form av lån för att starten av samhällsekonomiskt viktiga vägprojekt skall kunna tidigareläggas. Genom broavgifter har också en angelägen utbyggnad kunnat genomföras av en fast förbindelse över Öresund, och en bro över Svinesund kommer att kunna färdigställas genom detta slags finansiering. Utskottet kan också påminna om att riksdagen för en rad projekt medgett att väg- och järnvägsinvesteringar finansieras med lån i Riksgäldskontoret i syfte att möjliggöra en tidigareläggning av dessa satsningar.

När det gäller fortsatt användning av alternativ finansiering vidhåller utskottet sin uppfattning från föregående år, nämligen att det längre fram kan finnas skäl att pröva andra former för finansiering av infrastrukturprojekt än traditionell anslagstilldelning. Med en fortsatt användning av trängselavgifter i Stockholm kan exempelvis ökade resurser användas för att utveckla trafiksystemet i Stockholmsområdet. Enligt utskottets mening bör dock prioriteringarna i de fastlagda planerna följas. Utskottet vill även uppmärksamma den nyligen avslutade utredningen om förutsättningarna för att införa avgifter för trafikanter på planerade och nya sträckor av väg E 6 i Västra Götalands län. Med hänvisning till pågående beredning av frågan inom Regeringskansliet avstyrks aktuella motionsförslag.

Finansiering av Öresundsbron

Även frågan om avgifterna på Öresundsbron har tidigare varit föremål för behandling i utskottet. I betänkande 2004/05:TU11 Vägfrågor angav utskottet som sin mening att det enligt de av riksdagen fastställda transportpolitiska principerna inte är statens uppgift att bestämma biljettpriserna. Utskottet konstaterade att broavgifterna skall utformas med beaktande av de riktlinjer som gemensamt har lagts fast av Danmark och Sverige, samt att det krävs ett nytt avtal för en förändring av dessa grundläggande förutsättningar för prissättningen. Vidare utgick utskottet från att Öresundsbrokonsortiet noga följer utvecklingen av trafiken och intäkterna av broavgifterna samt tar initiativ till förändringar ifall det finns skäl därtill. I sammanhanget ville utskottet även understryka det angelägna i att integrationen i Öresundsregionen utvecklas i positiv riktning, på så sätt som också var ett syfte med Öresundsförbindelsen. Motionsförslagen avstyrks med hänvisning till tidigare ställningstagande. Utskottets uppfattning ligger fast, följaktligen avstyrks här aktuella motionsförslag.

Beslutsformer för trafikavgifter

Förslag till en översyn av regeringsformen i syfte att göra det möjligt för kommuner att besluta om trafikavgifter behandlades i konstitutionsutskottets yttrande till skatteutskottet om regeringens förslag till lag om trängselavgifter. Konstitutionsutskottets ställningstagande, som även skatteutskottet och riksdagen ställde sig bakom, innebar att behovet av sådana lagstiftningsändringar bör övervägas först då erfarenheter vunnits från försöksverksamheten. Trafikutskottet, som inte har någon annan uppfattning i denna fråga, avstyrker motionsförslaget.

Transportsystem för hållbar utveckling

Utskottets förslag i korthet

Motionsförslag om förändrade planeringsramar för åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen avstyrks med hänvisning till att riksdagen ställt sig bakom dagens planeringsramar. Vidare konstateras att syftet med ett antal motioner om ett miljövänligt och jämställt transportsystem kommer att bli tillgodosett genom aviserade åtgärder.

Ett stort antal motionsyrkanden behandlar upprustning och utbyggnad av olika vägar och järnvägar i landet. Utskottet avstyrker samtliga dessa motionsförslag med hänvisning till rollfördelningen inom transportpolitiken.

Jämför reservationerna 18 (m, fp, kd, c), 19 (fp) och 20 (m, fp, kd, c) samt särskilt yttrande 2 (m, fp, kd, c).

Propositionen

Hållbar tillväxt och regional utveckling

Enligt regeringens i propositionen redovisade bedömning bör transportsystemet stärka förutsättningarna nationellt och regionalt för hållbar tillväxt och utveckling. Detta innebär att transportsystemet bör anpassas för att bidra till att samhällsutvecklingen blir långsiktigt hållbar ekonomiskt, miljömässigt och socialt. En tillväxtorienterad transportpolitik bör ha ett tydligt medborgar- och kundperspektiv. Åtgärder i transportsystemet för att öka tillgänglighet och transportkvalitet är viktiga för att främja hållbar tillväxt och regional utveckling.

Regeringen gör vidare bedömningen att transportlösningar bör främjas som kan möta det alltmer kunskapsinriktade samhällets logistiska krav på godstransporter och krav på utvecklade persontransporter, samtidigt som inriktningen mot en hållbar samhällsutveckling bibehålls. Åtgärder för att förbättra samverkan mellan olika trafikslag i transportsystemet bör bl.a. främjas. Sveriges stora utrikeshandel samt näringslivets möjligheter att konkurrera på de globala marknaderna, ställer särskilda krav på effektiva transporter såväl nationellt som internationellt.

Utvecklingen av ett hållbart transportsystem, speciellt persontransporter som förbättrar tillgängligheten, bör öka förutsättningarna för att regionförstoringen skall kunna bidra till en hållbar regional tillväxt, samtidigt som den sker med minsta möjliga miljöbelastning och på jämställda villkor för kvinnor och män.

Snabba och frekventa regionala persontransporter bör vara en av de viktigaste åtgärderna för att möjliggöra arbetspendling och därmed bidra till hållbar regionförstoring. En utbyggd regional tågtrafik bedöms vara en viktig åtgärd. Effekterna av sådan trafik bör kunna förstärkas om de samordnas med andra åtgärder, t.ex. utbyggnad av pendlingsparkeringar.

Ett säkert transportsystem

Regeringen redogör i propositionen för pågående arbete inom trafiksäkerhetsområdet. Såvitt gäller *trafiksäkerhet på väg* anges att Vägverket enligt regeringen bör ges i uppdrag att undersöka ett system med att redovisa och använda sjukhusens slutenvårdsstatistik och antalet sjukskrivningsdagar som orsakats av trafikolyckor, i syfte att utveckla etappmålet för säker trafik.

Arbetet med att integrera säkerhet i trafikmiljön på vägnätet, i kvalitets-säkringen av transporter, i arbetsmiljöarbetet samt i fordonsutvecklingen bör intensifieras. Trafikanterna bör förmås att bättre följa gällande trafikregler, framför allt när det gäller hastighetsgränser, nykterhet och användning av skyddsutrustning. Åtgärder bör vidtas för att öka säkerheten för barn på väg till och från skolan. Försök genomförs med hastighetsbegrän-sning vid passage av fordon i linjetrafik eller skolskjutsar som har stannat för passagerares på- eller avstigning.

Angående en *säker järnvägstrafik* menar regeringen att järnvägen är ett mycket säkert transportsystem som omgärdas av en mängd säkerhetsbestäm-melser. Inom ramen för EU-samarbetet kommer säkerhetsarbetet ytterligare att utvecklas, och Sverige bör bl.a. föra fram krav på att alkollås på förar-platser införs som europeisk standard.

För att åstadkomma en *säker sjöfart* måste arbetet med att få bort under-måliga fartyg prioriteras. Sverige bör enligt regeringen verka för att det råder tillfredsställande förutsättningar för en effektiv sjöräddning. Det är angeläget att införa ett globalt regelverk för att skydda sjöfartssektorn mot brottsliga handlingar.

Vad gäller *säker luftfart* anförs att Sverige även i fortsättningen bör pri-oritera säkerheten inom luftfarten och aktivt delta i det internationella samarbetet på flygsäkerhets- och luftfartsskyddsområdena. Ett system som säkerställer att flygbesättningar uppfyller uppställda krav på nykterhet och drogfrihet bör införas.

Regeringen lämnar även vissa förslag i syfte att åstadkomma en säker trafik med fritidsbåtar och snöskotrar, vilket utskottet återkommer till i avsnittet om sjöfart samt i avsnittet om fritidsbåtar och snöskotrar.

Ett miljömässigt hållbart transportsystem

Enligt regeringens bedömning bör ett miljömässigt hållbart transportsystem uppnås genom en fortsatt integrering av miljöhänsyn i transportpolitiken. Vidare redogörs för regeringens bedömningar angående de olika trans-portslagen.

När det gäller *vägtrafiken* ser regeringen det som nödvändigt att redan nu bryta den nuvarande trenden med ökande utsläpp av koldioxid från vägtransportsektorn. Detta kan ske genom energieffektivare fordon, val av energieffektivare trafikslag, en transportsnål bebyggelsestruktur samt genom en fortsatt introduktion av förnybara drivmedel. En internationell samverkan bör ske för att öka de positiva miljöeffekterna och minska riskerna för snedvridna konkurrensförhållanden. Regeringen har en positiv grundinställning till att vägtransportsektorn inkluderas i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Ytterligare analyser är dock nödvändiga innan ett slutligt ställningstagande kan tas till hur detta bör ske. Regeringen avser vidare att fortsätta främja en långsiktig introduktion av förnybara fordonsbränslen och fortsätta de statliga inköpen av miljöbilar. Regeringen har tidigare aviserat ett förslag om en koldioxidbaserad fordonsskatt.

Utsläppen av luftföroreningar från vägtrafiken har minskat kraftigt. Fortsatta utsläppsminskningar är dock nödvändiga för att nå uppsatta delmål och miljö kvalitetsnormer för partiklar och kvävedioxid. Regeringen har bl.a. lagt fram ett förslag om skattelättnad för dieslbilar med partikelfilter.

Vägtrafiken bör bidra till etappmålet för buller genom en fortsatt satsning med riktade åtgärder för de mest bullerutsatta människorna, intensifierade insatser för att minska bullret vid källan samt ökad bullerhänsyn vid trafikpåverkande åtgärder och i samhällsplaneringen.

Väg- och järnvägsinfrastrukturen bör planeras utifrån en helhetssyn som inkluderar en strävan att bevara och utveckla ekologiska funktioner, kulturella värden och friluftslivets tillgänglighet samtidigt som intrången minimeras.

I syfte att ytterligare minska *järnvägens* miljöpåverkan pågår ett systematiskt miljöarbete. Fokus ligger på att minska buller, påverkan på natur- och kulturlandskapet samt användning av material och kemikalier.

Sverige bör även fortsättningsvis verka kraftfullt inom det internationella arbetet för att minska utsläppen av luftföroreningar från *sjöfarten*. Sverige bör fortsatt arbeta internationellt för ökad användning av miljödifferentierade sjöfartsavgifter. Sverige bör även fortsätta samarbetet med övriga länder kring Östersjön för att särskilda skyddsåtgärder inom ramen för klassningen av Östersjöområdet som ett särskilt känsligt havsområde, ett s.k. PSSA, skall fastställas och utvecklas ytterligare. Ryssland bör även fortsättningsvis bjudas in att delta i detta arbete. Vidare krävs ytterligare insatser för att utsläppen av olja och kemikalier från fartyg skall vara försumbara senast 2010. Vid sidan av riskreducerande och sjösäkerhetshöjande åtgärder behövs en förstärkt miljöräddningstjänst, skärpta regler om ersättning vid skada samt en harmoniserad tillämpning av avgiftssystem för mottagning av avfall i hamnar.

Angående skrotning av fartyg anges att Sverige bör delta i det internationella arbete som syftar till att skrotning av fartyg skall ske på ett sätt som är säkert för såväl dem som utför skrotningen som för den yttre miljön.

Med anledning av *luftfartens* klimatpåverkan anges att den internationella luftfartens klimatpåverkan bör inkluderas i den internationella klimatregimen inom klimatkonventionen efter 2012. Sverige bör inom ICAO verka för att globala styrmedel införs och ser de största möjligheterna i ett handelssystem för utsläppsrätter. Dessutom bör Sverige aktivt stödja utvecklingen av ett europeiskt handelssystem med utsläppsrätter för koldioxid där även flygsektorn ingår. Ytterligare analyser är dock nödvändiga innan ett slutligt ställningstagande kan tas till hur detta bör ske.

Luftfartsstyrelsen bör tillsammans med Luftfartsverket verka för att den ekonomiska miljöstyrningen kan utvidgas till att omfatta en så stor del av flygningen som möjligt och inte enbart LTO-cykeln. Arbetet bör bedrivas på internationell nivå.

Den civila luftfarten bör bidra till etappmålet för buller genom regelbundna omprövningar av flygplatsers miljövillkor, bullerkartläggningar, förbättrade flygvägar och procedurer, användandet av miljörelaterade startavgifter och bullerisoleringsåtgärder.

Jämställdhet i transportsystemet

I propositionen redogörs för regeringens bedömningar angående jämställdheten i transportsektorn samt för ett antal åtgärder regeringen avser vidta. Enligt regeringens bedömning är en systematisk genomgång av regler och förhållningssätt nödvändig för att säkerställa att kvinnors och mäns värderingar, erfarenheter och behov tillmäts samma vikt vid beslut som rör transportsystemet. Befolkningens värderingar och åsikter kring trafik och infrastruktur bör hämtas in, redovisas och behandlas på ett sådant sätt att det säkerställs att kvinnors och mäns syn tillmäts samma vikt. Att integrera ett jämställdhetsperspektiv inom transportsystemet kan enligt regeringen bidra till att uppfylla samtliga de transportpolitiska målen.

Arbetet med att öka jämställdheten inom transportområdet förutsätter att anställda på trafikverken har relevanta kunskaper och insikter om genusperspektiv och maktstrukturer. Myndigheter med sektorsansvar bör vidare verka för att andra aktörer som branschorganisationer, trafikföretag och tillverkningsindustri ökar sina kunskaper i jämställdhetsintegrering. Mått och indikatorer bör utvecklas för att trafikverken skall kunna redovisa en analys av kvinnors och mäns utnyttjande av transportsystemet samt deras möjligheter att påverka dess utveckling och förvaltning.

Arbetet för ett jämställt transportsystem måste bedrivas såväl kortsiktigt som långsiktigt. På kortare sikt är det möjligt att ge kvinnor bättre transportlösningar i sin vardag och mer inflytande över utformningen av det framtida transportsystemet. Kortsiktigt är det bl.a. viktigt att utveckla kollektivtrafiken för att underlätta kvinnors transporter, både vad gäller tillgänglighet och trygghet. För det längre perspektivet bör bl.a. de samhällsekonomiska kalkylmodellerna ses över.

Slutligen anges att könsrepresentationen inom transportområdet är ojämn samt att det krävs ett målinriktat arbete för att förändra denna situation. Trafikverken bör därför utforma strategier och metoder för att uppnå en jämn könsfördelning. Enligt förslag till nytt etappmål för delmålet om ett jämställt transportsystem bör inget kön i trafikverkens ledningsgrupper ha en representation som understiger 40 % senast 2010. Respektive trafikverk bör formulera kvantitativa mål för andel kvinnor och män för övriga funktioner inom myndigheten. Sektorsansvariga myndigheter bör verka för en jämnare könsrepresentation hos andra aktörer på transportområdet.

Motionsförslag

Planeringsramarna för 2004–2015

Stefan Attefall och Maria Larsson (båda kd) saknar förslag till satsningar på transport i regeringens proposition. I motion 2005/06:T24 kräver de därför en utökad planeringsram för investeringar i det nationella vägnätet för att möjliggöra viktiga investeringar (yrkande 3).

Jörgen Johansson och Roger Tiefensee (båda c) anger i motion 2005/06:T20 att regeringens resursfördelning till såväl stamnätet som det finnasliga vägnätet under senare år urholkat alla bygders lika möjligheter till utveckling. Det krävs därför ytterligare resurser för nybyggnation, upprustning och underhåll av transportsystemet (yrkande 1).

Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) kräver i motion 2005/06:T31 en utökad planeringsram för investeringar samt drift och underhåll i det nationella och regionala vägnätet för perioden 2004–2015. Dagens investeringsramar är enligt motionärerna inte tillräckliga för att garantera ett vägnät av tillfredsställande standard (yrkande 1).

Enligt vad som anförs i motion 2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) är det senaste århundradets välfärdsutveckling i stor utsträckning förknippad med ökad handel och därmed även med transporter och kommunikationer. En fortsatt positiv utveckling är enligt motionärerna beroende av att infrastrukturen underhålls och utvecklas (yrkande 1).

En väl utbyggd infrastruktur är ett av de viktigaste medlen för att skapa goda förutsättningar för hela Sveriges utveckling, enligt vad som anförs i motion 2005/06:N479 av Lars Lindén m.fl. (kd). Inför upprättande av infrastrukturplaner måste därför hänsyn tas till hur besluten påverkar de aktuella regionernas utveckling och förutsättningar att leva vidare (yrkande 6).

Enligt vad som anförs i motion 2005/06:T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) finns det ett antal vägprojekt som är ytterst angelägna att genomföra, både av samhällsekonomiska skäl och för att förbättra trafiksäkerheten (yrkande 1).

I motion 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) anges att investeringar i vägar och järnvägar under lång tid eftersatts. Detta innebär enligt motionärerna att allvarliga flaskhalsar uppstått, vilket hämmar tillväxten i landets tillväxtregioner. Investeringar för att ta bort dessa flaskhalsar måste tidigareläggas, förslagsvis genom att andra projekt senareläggs under perioden (yrkande 1).

Vidare anförs att dagens anslag för bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägnätet är för lågt, med hänsyn till de stora behov som finns i landet (yrkande 15).

Angående nyinvesteringar i vägnätet anges att man för det första måste bygga bort alla flaskhalsar, framför allt i storstäderna men även i övriga landet. För det andra måste den s.k. nordiska triangeln färdigställas (yrkandena 16–18).

Motion 2005/06:T339 av Lars Tysklind m.fl. (fp) handlar om järnvägens möjligheter att öka sin andel av godstrafiken. Då en väl fungerande järnvägsinfrastruktur är en viktig förutsättning i detta arbete föreslås att framtidsplaner och andra styrande dokument särskilt skall belysa olika handlingsalternativs effekter på operatörernas möjligheter att bedriva lönsam trafik (yrkande 2).

De stora godsoperatörernas nytta av olika investeringsalternativ bör särskilt undersökas (yrkande 3), och Banverket bör bemyndigas att vid behov anslå medel för att helt bekosta hållningen av passiva spår som bedöms ha strategiskt intresse för små godskunder (yrkande 4).

Anders Larsson (c) framför i motion 2005/06:T406 invändningar mot dagens fördelning av resurser för underhåll av grusvägar. Problemet anges vara att anslagen endast utgår till s.k. skogslän, men att det finns områden även i andra län som borde vara stödberättigade. Beräkningarna av ersättningen bör därför ändras så att även delar av län kan få detta stöd.

Peter Pedersen m.fl. (v) kräver i motion 2005/06:T444 åtgärder för att gynna det kollektiva resandet på järnväg, t.ex. en fortsatt satsning på att bygga bort flaskhalsar, skapande av dubbelspår, satsning på en högre driftsäkerhet, ett bättre förebyggande underhåll samt åtgärder för att underlätta gränsöverskridande järnvägstransporter (yrkande 6).

Ann-Kristine Johansson m.fl. (s) föreslår i motion 2004/05:T495 en utredning av hur Vägverkets resurser används i dag och huruvida det är önskvärt att använda dessa medel på ett friare sätt, i samverkan med andra myndigheter. Motionärerna menar att dagens budgetsysteem ibland omöjliggör omprioriteringar mellan olika områden för en mer optimal resursanvändning.

Att öka järnvägens andel av transportarbetet är gagnar såväl samhället som näringslivet. I syfte att förbättra möjligheterna att åstadkomma en sådan utveckling föreslås i motion 2005/06:T576 av Inger Lundberg m.fl. (s) att regeringen låter Banverket utreda förutsättningarna att i större utsträckning försörja företag och industriområden med stickspår för järnväg.

Motion 2005/06:T578 av Agneta Lundberg m.fl. (s) handlar om transporterna i Sveriges skogslän. Enligt motionärerna är vägnätets standard i dessa delar av landet ytterst viktig för turistnäringens utveckling som en viktig basnäring (yrkande 3).

Vidare anförs att större hänsyn måste tas till de tunga transporterna vid prioriteringen av olika vägprojekt, inte minst för att ge den för landet så viktiga skogsnäringen bättre förutsättningar att utvecklas (yrkande 4).

Det finns enligt motionärerna även ett behov av ökad ambitionsnivå för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen, utifrån målsättningen att alla landets statliga vägar skall kunna hållas öppna året om samt att det nationella stamvägnätet i skogslänen har en fullgod standard (yrkandena 5 och 6).

Angående fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar föreslås att godstrafiken ges en betydligt högre prioritet, inte minst för att det av miljöskäl är ytterst angeläget att en så stor andel som möjligt av godstrafiken går på järnväg och inte väg (yrkande 7).

Det anges vidare att stigande priser och ovilja hos tågoperatörerna att bedriva godstrafik på vissa orter är ett stort bekymmer ur ett regionalpolitiskt och miljöpolitiskt perspektiv. Enligt motionärerna krävs åtgärder för att upprätthålla en fungerande godstrafik på järnväg i hela landet (yrkande 9).

Motion 2005/06:N309 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m) handlar om landsbygden. Enligt motionärerna finns det vissa grundläggande samhällsfunktioner som måste fungera överallt. En av dessa är tillhandahållandet av transportinfrastruktur (yrkande 7).

Viviann Gerdin och Håkan Larsson (båda c) anger i motion 2005/06: MJ352 att en dålig vägstandard inte sällan utgör ett hinder i arbetet med att upprätthålla en fungerande samhällsservice på landsbygden. Enligt motionärerna borde en skamgräns fastställas för vägstandard och tillgänglighet (yrkande 2).

Yvonne Ångström m.fl. (fp) anger i motion 2005/06:N383 att infrastrukturen är en grundbult i regionalpolitiken. Det är av yttersta vikt att hela landet har en sådan standard på vägnätet att råvaruförsörjningen till industrin kan tryggas hela året och därmed säkra jobb på landsbygden. Vägnätet måste därför tjälsäkras för att undvika produktionsavbrott för exempelvis skogsindustrin (yrkandena 7 och 8).

Maria Larsson m.fl. (kd) anger i motion 2004/05:N400 att bra kommunikationer är en förutsättning för att små företag skall kunna transportera sina produkter och för att människor skall kunna resa effektivt oavsett var i landet företaget finns. Enligt motionärerna bör därför mer resurser satsas på transportinfrastrukturen (yrkande 7).

Ett miljömässigt hållbart transportsystem

Erling Bager m.fl. (fp) kräver i motion 2004/05:T468 beslut och åtgärder för att uppnå ett miljövänligt transportsystem. Motionärerna förespråkar en teknikvänlig inställning i detta arbete. Järnvägen bör användas där stora mängder gods eller personer transporteras, forskning inom området bör prioriteras och långsiktiga skattesubventioner bör införas för förnybara drivmedel (yrkande 4).

Ett identiskt motionsförslag återfinns i motion 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 4.

Ett jämställt transportsystem

Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) kräver i motion 2005/06:T31 att politiska åtgärder för ett jämställt transportsystem skall inriktas mot att alla kvinnor och män ges likvärdiga förutsättningar att efterfråga och ges tillgång till transportmöjligheter. Regeringens politik inom detta område cementserar enligt motionärerna dagens bristande jämställdhet och transportmönster, exempelvis genom att satsa på kollektivtrafiken med motiveringen att denna utnyttjas i högre grad av kvinnor än av män (yrkande 20).

Enligt vad som anförs i motion 2005/06:T329 av Karin Thorborg m.fl. (v) har det inte hänt tillräckligt sedan riksdagsbeslutet 2001 om ett jämställt transportsystem. Enligt motionärerna krävs det ett antal åtgärder för att utvecklingen skall vändas i denna riktning.

Kvinnors behov, framför allt när det gäller bättre kollektivtrafik, bör uppmärksammas i högre grad och bli styrande vid all planering och utformning av transportsystemet. Dagens transportsystem är i hög grad utformat utifrån manliga normer och behov (yrkande 1).

För att i viss mån kompensera för den ojämlika representationen av kvinnor och män i beslutsfattande organ och remissinstanser bör remissvar från organisationer som inte har en rimlig fördelning av kvinnor och män i sin ledning inte tillmätas samma vikt som synpunkter från jämställda organisationer (yrkande 3).

Ett målinriktat arbete bör bedrivas för att åstadkomma en jämn könsrepresentation inom transportområdet. Sektorn bör få ett par år på sig att få fram en likvärdig representation men om detta inte lyckas bör lagstiftning övervägas, enligt motionärerna (yrkande 4).

Motion 2005/06:T296 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, –) handlar om jämställdhet i transportpolitiken. Inledningsvis påminner motionärerna om att transportsektorn länge dominerats av män samt att manliga värderingar därmed styrt transportsystemets utveckling. Ett antal åtgärder med syftet att åstadkomma ett mer jämställt transportsystem förs fram mot denna bakgrund.

För det första krävs en översyn av hur statliga medel fördelas på infrastruktur respektive stöd till kollektivtrafik, och huruvida denna fördelning kan förändras för att åstadkomma ett mer jämställt samt långsiktigt hållbart samhälle, där kvinnors behov beaktas i samma grad som mäns (yrkande 1).

Motionärerna vill även låta utreda regelsystemet för skatter och bidrag inom transportområdet ur ett jämställdhetsperspektiv och mot denna bakgrund ta fram förslag till nödvändiga ändringar för att systemet skall bli jämställt och ekologiskt hållbart. Enligt motionärerna finns det mycket som tyder på att dagens system gynnar manliga resmönster (yrkande 4).

Kvinnors möjlighet att påverka transportsektorn måste öka, inte minst genom ökad representation i styrelser och beslutsfattande positioner. Styrelser, ledningsgrupper och ledningar inom transportsektorn måste befolkas av en lika stor del kvinnor som män. Regeringen bör enligt motionärerna uppmana sektorn att uppfylla detta högt ställda jämställdhetsmål före 2008 och återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning som kan tillämpas för att nå målet om sektorn inte själv klarar det (yrkande 10).

För att synliggöra den ojämlika representationen av kvinnor i olika remissorgan och därmed tydligt visa vilka intressen som företräds vid remissbehandling av olika förslag bör remissinstanser tvingas att redovisa könsrepresentationen inom organisationen (yrkande 12).

Särskilda infrastrukturprojekt

Europakorridoren och höghastighetsnät

Motion 2005/06:T257 av Bengt-Anders Johansson och Ulf Sjösten (båda m) handlar om ett europeiskt höghastighetsnät. Motionärerna kräver att Banverket initierar en sammanhängande förstudie för Europabanan, dvs. sträckningen söderut från Stockholm via Jönköping till Helsingborg (yrkande 5).

Vidare efterfrågas en långsiktig planeringsinriktning och en samverkan med Danmark och Tyskland om Europakorridoren som en del i ett europeiskt höghastighetsnät (yrkandena 1 och 2). Det är enligt motionärernas mening av största vikt att de sträckor som kan komma att ingå i Europakorridoren byggs för en hastighet på 350 km/tim, så att de kan bli delar i ett framtida järnvägsnät för höghastighetståg (yrkande 4).

Enligt motionärerna bör en modell för alternativ finansiering, särskilt anpassad efter svenska förhållanden, tas fram och prövas för detta projekt (yrkande 3).

Identiska förslag återfinns i motion 2005/06:T290 av Eskil Erlandsson och Claes Västerteg (båda c).

I motion 2005/06:T331 av Peter Danielsson (m) föreslås att Europakorridoren byggs som en del i ett europeiskt höghastighetsnät (yrkande 1).

Angående finansieringen anges att PPP är en finansieringsmetod som med fördel kan användas för att denna typ av större och särskilt angelägna infrastrukturprojekt (yrkande 2).

Enligt motionären är det viktigt att de sträckor som ingår i Europakorridoren och i planen för 2004–2015, byggs för en hastighetsstandard på 350 km/tim (yrkande 3).

Ett identiskt förslag framförs i motion 2005/06:T332 av Peter Danielsson m.fl. (m) (yrkande 6).

Peter Danielsson m.fl. (m) betonar i motion 2005/06:T332 Sveriges beroende av fungerande transportförbindelser med omvärlden. Enligt vad som anförs är Fehmarn bält-förbindelsen strategiskt viktig för att Sverige skall få en fast järnvägsförbindelse till Europa (yrkande 2).

I motion 2005/06:T264 av Lennart Fremling (fp) uppmärksammas de nya höghastighetstågen i Europa. Enligt motionären kommer Sveriges förmåga att attrahera nya industrietableringar att vara beroende av att vi följer med i denna utveckling. Mot denna bakgrund krävs en utredning av möjligheterna att knyta Sverige till ett europeiskt nät för höghastighetståg (yrkande 1).

Likalydande förslag framförs i motion 2005/06:MJ46 av Lennart Fremling m.fl. (fp) yrkande 15.

Christer Nylander m.fl. (fp) talar i motion 2005/06:T412 om fördelarna med Europakorridoren. Regeringen föreslås få i uppdrag att starta arbetet med att förverkliga detta projekt (yrkande 4).

Kenneth Lantz (kd) talar i motion 2005/06:T299 om behovet av kraftfulla investeringar i det svenska tågnätet, främst på stråket från Stockholm ned mot Hamburg. Motionären kräver en sammanhängande förstudie av Europabanan (yrkande 1).

I motion 2005/06:T568 av Olle Sandahl (kd) anges att en fast förbindelse mellan Danmark och Tyskland över Fehmarn bält är en angelägen investering för att knyta de nordiska länderna till kontinenten. Överläggningar med berörda aktörer bör därför upptas för att framföra Sveriges intressen i detta avseende.

Claes Västerteg och Eskil Erlandsson (båda c) talar i motion 2004/05:T249 om fördelarna med den s.k. Europakorridoren. Motionärerna efterlyser en planeringsinriktning i samverkan med Danmark och Tyskland, i syfte att skapa förutsättningar för detta projekt som en del av ett europeiskt höghastighetsnät (yrkande 1).

Vidare anser motionärerna att Banverket, inom ramen för sitt sektorsansvar, bör bevaka den internationella utvecklingen av tåg och banor för höghastighetstrafik (yrkande 2).

I motion 2005/06:T521 av Staffan Danielsson och Roger Tiefensee (båda c) görs bedömningen att de för Sverige viktigaste projekten på järnvägsområdet är den nordiska triangeln samt en fast förbindelse mellan Skandina-

vien och Tyskland. Mot denna bakgrund ställs krav på att det svenska järnvägsnätet ansluts till det europeiska höghastighetsnätet (yrkande 1), att de stora svenska järnvägslinjerna byggs för en hastighetsstandard på upp mot 350 km/tim (yrkande 2), att Sverige tar aktiv del i planeringen av den tekniska utformningen av järnvägsförbindelsen över Fehmarn bält (yrkande 3) samt att några stora järnvägsprojekt finansieras genom offentlig-privat samverkan, OPS (yrkande 4).

Motion 2005/06:T549 av Tasso Stafilidis (v) handlar om Europakorridoren. Banverket föreslås initiera en sammanhängande förstudie för Europabanan, dvs. sträckningen söderut från Stockholm via Jönköping till Helsingborg (yrkande 5).

Motionären efterfrågar samverkan med Danmark och Tyskland i detta projekt, med sikte på att en förbindelse från Stockholm till Hamburg skall bli en del i ett europeiskt höghastighetsnät (yrkande 1).

Överläggningar bör upptas med berörda aktörer för att framföra vilka hastighets-, kapacitets- och standardbehov Sverige har vad gäller den fasta förbindelsen över Fehmarn bält (yrkande 3).

Enligt motionären bör hastighetsstandarden på de sträckor som ingår i Europakorridoren och planerna för perioden 2004–2015 vara 350 km/tim, så att Ostlänken och Götalandsbanan kan ingå i ett framtida höghastighetsnät (yrkande 4).

Vidare föreslås prövning av olika former för finansiering av stora projekt, i särskild ordning utifrån en svensk modell för alternativ finansiering av infrastrukturinvesteringar (yrkande 2).

Carina Hägg m.fl. (s) anger i motion 2005/06:T488 att Sveriges geografiska läge i Europas utkant förstärker betydelsen av goda transportförbindelser. Det är mot denna bakgrund av största vikt att Europabanan och förbindelsen över Fehmarn bält kommer till stånd. Motionären föreslår att finansieringen utreds förutsättningslöst.

Enligt vad som anförs i motion 2005/06:T533 av Christin Hagberg m.fl. (s) kan Europakorridoren skapa stora möjligheter till regional tillväxt och utveckling i Syd- och Mellansverige. I den nationella planeringen av framtida infrastrukturinvesteringar är det därför enligt motionärerna av stor vikt att ha ett europeiskt perspektiv.

Andra projekt av internationell eller övergripande karaktär

Motion 2004/05:T321 av Peter Danielsson m.fl. (m) handlar om transportinfrastrukturen i Skåne. Motionärerna konstaterar att huvuddelen av transporterna i denna region är gränsöverskridande och betonar mot denna bakgrund vikten av gränsöverskridande samarbete i planeringen av denna infrastruktur (yrkande 8).

Då en stor del av transporterna går i nord-sydlig riktning, ned genom Europa via Polen, bör regeringen enligt motionärerna prioritera denna transportkorridor högre i Europasamarbetet (yrkande 9).

Johnny Gylling m.fl. (kd) konstaterar i motion 2004/05:T459 att svenska företag har ett avståndshandikapp i förhållande till sina konkurrenter på den europeiska kontinenten. För att Sverige skall vara konkurrenskraftigt i Europa krävs därför att ett internationellt perspektiv läggs på infrastrukturbyggandet. Det handlar inte minst om att prioritera den nordiska triangeln (yrkande 7) och att särskilt beakta transportförutsättningarna gentemot övriga Östersjöregionen (yrkande 8).

Identiska förslag framförs av Johnny Gylling m.fl. (kd) i motion 2005/06:T608 (yrkandena 2 och 3).

Övriga infrastrukturfrågor

Stefan Attefall och Maria Larsson (båda kd) pekar i motion 2005/06:T24 på betydelsen av vägarna 4, 26/47, 31 och 604. En snar upprustning är enligt motionärerna nödvändig (yrkande 4).

Vidare föreslås att en förstudie om Götalandsbanan genomförs, samt att möjligheterna till alternativ finansiering av detta projekt undersöks (yrkandena 5 och 6).

Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) efterfrågar i motion 2005/06:T497 satsningar på infrastrukturen i storstadsregionerna, inte minst i syfte att stimulera näringslivet, vilket gagnar även övriga landet. En utökad infrastrukturkapacitet kring Stockholm gagnar även gods- och persontransporter på väg från norra Sverige (yrkande 10).

Lars Lindén m.fl. (kd) betonar i motion 2004/05:N399 att en väl fungerande transportinfrastruktur främjar såväl ekonomisk tillväxt som andra samhällseliga värden, exempelvis trafiksäkerhet. Det är därför enligt motionärerna oacceptabelt att stora delar av Norrlands vägnät stängs av för trafik under tjällossningen varje år (yrkande 3).

Gunnar Andrén m.fl. (fp) efterfrågar i motion 2005/06:N305 en satsning på ny transportinfrastruktur där den ger störst tillväxteffekt. Enligt motionären är en rad vägprojekt i Stockholmsområdet i detta hänseende viktigare än Norrbottenbanan (yrkande 7).

Utskottets ställningstagande

Planeringsramarna för 2004–2015

Regeringen redogör i propositionen för sina bedömningar av hur transportsystemet bör utvecklas för att de transportpolitiska målen och andra samhällsmål skall kunna uppfyllas. Utskottet, som ställt sig bakom de transportpolitiska målen, konstaterar i likhet med regeringen att ett arbete på bred front är nödvändigt, samt att en kombination av olika styrmedel, internationellt samarbete och åtgärder i infrastrukturen fordras för att dessa mål skall uppnås. Utskottet delar därmed regeringens bedömningar med avseende på prioriteringar och inriktning i arbetet med att åstadkomma ett jämställt transportsystem för hållbar tillväxt och regional utveckling.

I ett stort antal motioner uppmärksammas medelsfördelningen för åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen. Det handlar dels om förslag till en högre total ram, dels om en omfördelning mellan de ramar som fastställts för olika typer av åtgärder. Ett genomgående tema är att rådande politik inte i tillräcklig utsträckning beaktar det stora behov av investeringar eller drift och underhåll som finns i landet.

Utskottet instämmer i andemeningen med dessa motioner, i den del de talar om infrastrukturens betydelse för en hållbar utveckling i hela landet. Utskottet vill dock påminna om att riksdagen godkänt nu gällande långsiktiga planeringsramar. Utskottet angav vid detta tillfälle (bet. 2003/054:TU10) bl.a. att dessa ramar möjliggör en kraftfull modernisering och utveckling av transportinfrastrukturen. Utskottet såg även med tillfredsställelse på att uppgiften att bevara och säkerställa befintliga vägar och järnvägar prioriteras under perioden. Vid detta tillfälle kommenterade utskottet även utfallet av planeringsomgången 2004–2015, dvs. de av regeringen fastställda långsiktplanerna och strategierna för drift, underhåll, tjälsäkring, bärlighet och rekonstruktion. Enligt utskottets då redovisade ställningstagande utgår dessa från en god avvägning mellan olika typer av åtgärder, de transportpolitiska delmålen och samhällsekonomiska bedömningar.

Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga. Motionsförslag om förändrade planeringsramar, eller förändrade prioriteringar inom dessa ramar, avstyrks följaktligen med hänvisning till tidigare riksdagsbehandling.

Ett miljömässigt hållbart transportsystem

I två likalydande motionsyrkanden förordas beslut och åtgärder för att uppnå ett miljövänligt transportsystem. Motionärerna förespråkar en teknikvänlig inställning i detta arbete. Järnvägen bör användas där stora mängder gods eller personer transporteras, forskning inom området bör prioriteras och långsiktiga skattesubventioner bör införas för förnybara drivmedel. Enligt utskottets mening är omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem en av de största utmaningar vi står inför. Alla möjliga åtgärder, inklusive de som föreslås av motionärerna, bör därför övervägas i det fortsatta arbetet. Enligt utskottets mening är regeringen inte av någon annan uppfattning i dessa frågor. Ett tillkännagivande med den i motionerna föreslagna innebörden är därför inte motiverat. Motionsförslagen avstyrks.

Ett jämställt transportsystem

Under hösten 2001 beslutade riksdagen om ett nytt delmål om 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.

Utskottet har i detta betänkande även ställt sig bakom regeringens i propositionen redovisade etappmål om att övriga transportpolitiska etappmål bör följas upp ur ett jämställdhetsperspektiv och att inget kön bör ha en representation som understiger 40 % i trafikverkens ledningsgrupper senast 2010.

Mål förpliktigar; åtgärder för att främja en utveckling mot dessa mål är därför nödvändiga. En systematisk genomgång av regler och förhållnings-sätt är nödvändig för att säkerställa att kvinnors och mäns värderingar, erfarenheter och behov tillmäts samma vikt vid beslut som rör transportsystemet. Befolkningens värderingar och åsikter kring trafik och infrastruktur bör hämtas in, redovisas och behandlas på ett sådant sätt att det säkerställs att kvinnors och mäns syn tillmäts samma vikt.

Arbetet med att förbättra kunskapen om jämställdhet i transportsystemet måste drivas vidare, samtidigt som åtgärder vidtas för att skapa en jämnare könsrepresentation inom branschen. Utskottet har därmed inget att invända mot den av regeringen redovisade inriktningen i arbetet för att åstadkomma ett mer jämställt transportsystem.

I en motion anges att regeringsunderlagets politik för en ökad jämställdhet i transportsystemet cementerar dagens ojämlika situation eftersom den innehåller satsningar exempelvis på kollektivtrafik med motiveringen att detta transportslag används av kvinnor i högre utsträckning än män. Utskottet delar inte denna uppfattning, eftersom satsningar på kollektivtrafiken inte innebär att kvinnor låses till detta trafikslag i högre utsträckning än i dag. Som motionärerna anger är det däremot viktigt att alla kvinnor och män ges likvärdiga förutsättningar att efterfråga och ges tillgång till transportmöjligheter i ett jämställt transportsystem, en fråga som även berörs i det transportpolitiska målet som anger att transportsystemet måste vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Motionsförslagen avstyrks.

Vidare framförs ett antal förslag om att jämställdhetsaspekter bör väga tungt i planering av infrastruktur och transporter samt att kvinnors inflytande inom transportsektorn måste bli större. Enligt utskottets mening tillgodoses syftet med dessa motionsförslag i väsentlig grad genom vad utskottet anfört om inriktningen i arbetet för ett jämställt transportsystem. Motionsförslagen avstyrks.

Särskilda infrastrukturprojekt

Utskottet har valt att behandla motionsyrkandena om särskilt utpekade infrastrukturprojekt i ett sammanhållet avsnitt mot bakgrund av den rollfördelning inom planeringsprocessen som riksdagen fastställt genom det transportpolitiska beslutet år 1998 (bet. 1997/98:TU10). Det innebär att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser.

Enligt utskottet betyder det att vilka åtgärder som skall genomföras och när det skall ske främst bör bestämmas inom ramen för trafikverkens och länens långsiktiga planering med utgångspunkt i riksdagens beslut med anledning av infrastrukturpropositionen. Riksdagen skall också se till att regeringen återrappporterar i vilken grad insatta resurser har bidragit till uppfyllelsen av fastlagda mål. Principen är alltså att beslut i transportfrågor bör vara så decentraliserade som möjligt med en tydlig rollfördelning mellan planeringsnivåer och aktörer.

Staten och kommunerna har ett ansvar för att sådana trafikanläggningar som behövs för allmänna transportbehov kommer till utförande. Statens ansvar omfattar sådana anläggningar som svarar mot nationella och internationella trafikbehov liksom den interregionala persontransportförsörjningen. Det är också statens ansvar att ombesörja en ändamålsenlig uppföljning av transportpolitiken i stort och av hur de transportpolitiska målen har uppnåtts. Denna grundläggande rollfördelning hindrar inte att det kan finnas skäl för riksdagen att göra mer preciserade ställningstaganden i vissa fall, t.ex. när det gäller särskilda projekt som är av väsentlig betydelse för trafiksystemets effektivitet eller som kräver särskilda finansieringslösningar eller som av andra skäl har en särskild dignitet.

Flera av motionsförslagen berör också projekt som har internationell anknytning. Enligt utskottet ställer förändringar i vår omvärld, inte minst genom EU:s utvidgning i vårt närområde, krav på infrastrukturen för att möta nya resmönster och nya transportvägar. Utskottet delar därför den grundläggande syn som kommer till uttryck i flera motioner om vikten av att ett europeiskt perspektiv anläggs i samband med planering av vägar och järnvägar. Det är därför med tillfredsställelse utskottet konstaterar att det i trafikverkens planeringsdirektiv föreskrivs att ett europeiskt synsätt skall utgöra en utgångspunkt för planeringsarbetet.

I de nu aktuella motionerna lämnas i flertalet fall förslag som rör nationella infrastrukturprojekt som kommer att omfattas av de nationella planer som fastställs på grundval av de övergripande beslut och med de medel som riksdagen fattar beslut om. Enligt utskottets mening torde syftet med många av dessa förslag komma att tillgodoses, även om de i vissa fall inte alltid kommer till utförande så tidigt i planeringsperioden som motionärerna hade önskat. Andra motionsförslag avser nationella infrastrukturprojekt, som i och för sig måste anses angelägna, men som vid avvägningen mot andra angelägna behov får skjutas på framtiden. Andra motionsförslag åter rör främst lokala och regionala trafikfrågor som enligt den nyss refererade rollfördelningen avgörs på regional nivå.

Utskottet ville understryka att motionsförslagen visar på ett starkt engagemang för en angelägen upprustning och utbyggnad av infrastrukturen i landets olika delar och i vissa regioner. Utskottet delar den uppfattning som kommer till uttryck i flera motioner om att en fortsatt utveckling av

infrastrukturen är nödvändig för att trygga välfärden och näringslivets konkurrenskraft men också för att åstadkomma en regional balans och en bättre miljö.

Utskottet bedömer att många av motionsförslagen kan komma att tillgodoses. Givetvis måste behovet av insatser på kommunikationsområdet vägas mot andra samhällsbehov. Det är därför oundvikligt att vissa – i och för sig angelägna – infrastrukturåtgärder får skjutas på framtiden.

Med hänvisning till redovisningen ovan och utskottets uttalanden om bl.a. rollfördelningen i planeringssystemet anser utskottet att något särskilt initiativ i ärendet inte är erforderligt. Utskottet avstyrker därmed samtliga här behandlade motionsförslag.

Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att vissa motionsförslag tangerar även andra frågor, främst alternativ finansiering och infrastrukturplanering men även i viss mån de transportpolitiska målen. Utskottet behandlar dessa frågor i detta betänkande i avsnitten Transportpolitikens mål, Alternativa finansieringsformer m.m. och Planeringssystemet.

Ett samordnat godstrafiksystem

Utskottets förslag i korthet

Utskottet understryker betydelsen av en konkurrenskraftig åkerinring och att sjöfarten ges likvärdiga konkurrensvillkor i förhållande till andra EU-länders handelsflottor. Utskottet delar regeringens bedömning att strategiska logistiknoder som kombiterminaler och hamnar bör utvecklas för att främja intermodala transporter, att samordnade lösningar för olika typer av terminaler bör eftersträvas och att terminalernas samlade infrastruktur och resurser bör nyttjas mer effektivt. Motionsförslag avstyrks med hänvisning till vad utskottet anför i detta avseende.

Motionsförslag om specifika åtgärder i sjöfartens infrastruktur avstyrks med hänvisning till att det enligt utskottets mening inte ankommer på riksdagen att göra de prioriteringar som efterfrågas i motionen.

Jämför reservationerna 21 (m, fp, kd, c), 22 (m, fp, kd, c) och 23 (m, fp, kd, c).

Godstransportdelegationen

I juni 2002 bemyndigades dåvarande chefen för Näringsdepartementet att tillkalla en kommitté med uppdrag att lämna förslag till åtgärder från statens sida för att främja samverkan mellan trafikslagen. Av tilläggsdirektiv till kommittén framgår att den också skulle analysera prissättningen av infrastrukturen i syfte att uppnå konkurrensneutralitet mellan trafikslagen. Kommittén antog namnet Godstransportdelegationen 2002. Ett delbetän-

kande, Godstransporter i samverkan (SOU 2003:39), lämnades i april 2003 och i juli 2004 ett slutbetänkande, Godstransporter – Noder och länkar i samspel (SOU 2004:76).

Godstransportdelegationen 2002 utgår i slutbetänkandet från följande utgångspunkter, som formulerats av den förra Godstransportdelegationen (se Godstransporter för tillväxt – En hållbar strategi [SOU 2001:61]).

- Godstransporter bör vara marknadsstyrda.
- Den som har varor att förflytta bör stå i centrum.
- Statens roll bör vara att skapa förutsättningar.
- De transportpolitiska målen bör vara styrande.

Delegationens uppfattning är att de senaste årens utveckling totalt sett pekar på goda möjligheter för de intermodala transporterna att utvecklas. Nu gäller det för transportbranschen att, i samverkan med sina kunder och med staten som förutsättningsskapare, tillvarata dessa möjligheter.

Vidare anges att staten kan stärka den positiva utvecklingen genom att peka ut ett antal hamnar och kombiterminaler som strategiska. Utpekandet bör bl.a. ligga till grund för statens prioriteringar av anslutande infrastruktur till dessa noder.

Sjöfart och hamnar

Delegationen anger att sjöfarten spelar och kommer att spela en viktig roll för de stora transportflödena, såväl inom Sverige som mellan Sverige och omvärlden. Potentialen för expansion är god samtidigt som kraven på infrastrukturen är jämförelsevis måttliga. Infrastrukturplanering för sjöfarten bör i större utsträckning samordnas med den långsiktiga planering som finns för vägar och järnvägar, och Sjöfartsverket bör ta ett ökat ansvar för farledsanslutningar till strategiskt viktiga hamnar.

Hamnarnas betydelse ökar i takt med ökande sjöfart och i takt med att intermodala transportlösningar blir allt vanligare. Landets hamnar har således goda förutsättningar att utvecklas och expandera. Delegationen föreslår att ett antal strategiska geografiska hamnregioner, med särskild betydelse för godstransporter, pekas ut. Utgångspunkten för utpekandet är bl.a. de strategiska godstransportstråk som presenterades av den första Godstransportdelegationen. Regeringen bör initiera och medverka i samtal med berörda parter inom varje region om rollfördelningen mellan de olika hamnarna, villkoren för statligt engagemang samt frågor om tillgänglighet m.m. Givet att samtalen leder till överenskommelser bör hamnarna i de utpekade regionerna ges en särställning bl.a. vid prioritering av statliga infrastruktursatsningar.

Järnväg och kombiterminaler

Järnvägstransporterna är, och kommer även fortsatt att vara, av stor betydelse för den svenska godstransportmarknadens funktion. Avgörande för den internationella trafikens utveckling är hur väl EU lyckas att genomföra den påbörjade harmoniseringen av sektorn. Banverket bör ta ett utökat

ansvar för spåranslutningar till strategiska kombiterminaler och hamnar och fördelningen av spårkapacitet; prioriteringen av gods- och persontrafik på järnväg bör göras utifrån en samhällsekonomisk bedömning av transportens nytta. Vidare föreslås att konsekvenserna av ett mer omfattande införande av ett nytt Europaanpassat signalsystem bör utredas.

Effektivt fungerande kombiterminaler är en mycket viktig del för att få till stånd fungerande intermodala transportkedjor i vilka järnvägens förutsättningar kan nyttjas fullt ut. Delegationen föreslår att ett antal strategiska kombiterminaler pekas ut och att alla terminalhuvudmän får ta ställning till om de vill ingå i det strategiska kombiterminalnätet och ansluta till de villkor som följer av detta. Villkoren innebär bl.a. att terminalerna skall vara tillgängliga för alla aktörer. Vidare föreslås att staten genom Banverket tar ansvar för drift och underhåll samt för investeringar i spåranläggningarna och hårdgjord yta i de terminaler som ansluter sig. Det bör vara Banverkets uppgift att fördela spårkapaciteten i de aktuella terminalerna, vilka även bör utpekade som riksintresse. Avslutningsvis föreslår delegationen att ett stöd till intermodala demonstrationsprojekt införs.

Propositionen

Konkurrensvillkor

Enligt regeringens bedömning bör staten säkerställa att den svenskflaggade handelsflottan ges likvärdiga konkurrensvillkor i förhållande till andra EU-länders handelsflottor. Sverige bör även verka för konkurrens på lika villkor och harmoniserade spelregler för godstransporter på väg. Ett samlat angreppssätt behövs för att upprätthålla och utveckla en ekonomiskt sund, konkurrenskraftig, miljövänlig och trafiksäker åkerinäring i Sverige.

Strategiska logistiknoder

Strategiska logistiknoder som kombiterminaler och hamnar bör utvecklas för att främja intermodala transporter. Samordnade lösningar för olika typer av terminaler bör eftersträvas.

Kombiterminalernas samlade infrastruktur och resurser bör nyttjas mer effektivt; detta är villkor som skall gälla för terminalhuvudmän som vill ansluta sig till nätet. Vidare bör Banverket se över i vilka former verket kan ta ansvar för investeringar i drift och underhåll av spåranläggningar i terminalerna. Banverket bör då även ansvara för kapacitetsfördelningen i terminalerna. Prissättningen bör ske på samma sätt som för övrig järnvägsinfrastruktur. Banverket bör även se över hur ansvaret för hårdgjorda ytor kan fördelas mellan terminaloperatören och verket. Regeringen avser med stöd av Banverkets förslag avgöra vilka terminaler som skall ingå i nätet.

Hamnarnas samlade infrastruktur och resurser bör nyttjas mer effektivt. Vissa hamnar bör ges prioritet i förhållande till andra hamnar, bl.a. när det gäller statligt finansierad infrastruktur. Därför bör ett antal strategiska hamnar pekas ut. En statlig förhandlare bör tillsättas för att utifrån ett kundper-

spektiv utveckla de kriterier som bör ligga till grund för prioritering samt även föreslå vilka hamnar som skall få en prioriterad ställning. Vidare bör förhandlaren föreslå vilka åtaganden som bör gälla för hamnar som prioriteras. Regeringen avser med stöd av förhandlarens förslag avgöra vilka hamnar som skall få en prioriterad ställning.

I uppdraget till en statlig förhandlare bör också ingå att utvärdera nuvarande principer avseende ansvaret för de allmänna farlederna. Ett strategiskt nät av kombiterminaler bör pekats ut. Banverket bör få i uppdrag att föreslå vilka terminaler som skall ingå i det strategiska nätet.

Utveckling och samråd

Det bör skapas förutsättningar för stöd till demonstrationsprojekt för ökad intermodalitet. Sådana projekt bör demonstrera möjligheter att övervinna hinder för en väl fungerande godstransportkedja. Stödet bör uppgå till maximalt 30 % av den totala kostnaden och vara tidsbegränsat. Krav skall ställas på långsiktig kommersiell bärkraft och samverkan mellan flera aktörer. Projekten skall vidare vara innovativa och innebära miljönytta. Banverket bör ges ett samordningsansvar för verksamheten.

Ett forum för diskussion och analys av förutsättningar för innovativa logistiklösningar bör etableras. Det bör samla representanter för myndigheter, näringsliv och forskare.

Motionsförslag

Åkerinäringens betydelse och konkurrensvillor

Sylvia Lindgren (s) uppmärksammar i motion 2005/06:T23 att Vägverket på regeringens uppdrag utarbetat en svensk definition av begreppet cabotage. Sverige bör enligt motionären snarast anta Vägverkets förslag.

Enligt Rolf Gunnarsson (m) är svenska åkeriföretag missgynnade, i det de arbetar under hårdare villkor än sina motsvarigheter i andra EU-länder. I motion 2004/05:T216 kräver han därför konkreta åtgärder som kan ge åkeriföretagen bättre förutsättningar och därmed en framtidstro. Enligt motionären bör det uppmuntras att svensk åkerinäring ligger långt fram på miljö-, kvalitets- och trafiksäkerhetsområdet.

Rolf Gunnarsson (m) oroar sig i motion 2005/06:T216 för nya pålagor på åkerinäringen, inte minst i form av höjda skatter och avgifter. Givet denna närings vikt för samhället, samt den hårda konkurrensen från våra grannländer, krävs det enligt motionären i stället en satsning på transporter och logistik, exempelvis i form av bättre infrastruktur.

Johnny Gylling m.fl. (kd) anger i motion 2004/05:T462 att samhällets välstånd i hög grad bygger på effektiva transporter och att lastbilen är oumbärlig i detta sammanhang. Då undersökningar visat att svensk åkerinä-

ring har sämre konkurrensvillkor än sina motsvarigheter i våra grannländer, krävs åtgärder för att stärka den svenska åkerinäringens möjligheter att konkurrera (yrkande 1).

Vidare efterfrågas ökade resurser för kontroller av tung trafik och förbättrade möjligheter att bötfälla regelöverträdelser, detta i syfte att förbättra trafiksäkerheten och även konkurrensen genom att få alla att följa samma regler (yrkande 5).

Likalydande förslag återfinns i motion 2005/06:T610 (yrkandena 1 och 5) av Johnny Gylling m.fl. (kd).

Göran Norlander och Agneta Lundberg (båda s) redogör i motion 2004/05:T276 för en undersökning som visat att nio av tio timmerbilar kör med övervikt. Eftersom detta leder till ökat slitage på vägarna och ökade kostnader för drift och underhåll menar motionärerna att industrin tillsammans med åkerinäringen och transportfacken måste ta ett ökat ansvar för att begränsa överlasten.

År 2002 antog regeringen ett handlingsprogram för transport- och åkerinäringen. Sylvia Lindgren (s) kräver i motion 2004/05:T402 att detta program ses över i syfte att stärka den svenska åkerinäringens konkurrensförutsättningar. Motionären argumenterar att svensk åkerinäring under senare år förlorat marknadsandelar på grund av att de är missgynnade i förhållande till sina konkurrenter i grannländerna (yrkande 1).

Vidare uppmärksammas att speditörsföretagen i allt högre utsträckning väljer att hyra in åkerier från länder utanför EU, vilket kan liknas med social dumpning. Motionären kräver åtgärder för att motverka denna utveckling (yrkande 2).

Agneta Lundberg och Hans Stenberg (båda s) konstaterar i motion 2005/06:T579 att överlasten är mycket vanliga på landets vägar samt att detta sliter hårt på väginfrastrukturen, inte minst i skogslänen. Enligt motionärerna har industrin, åkerinäringen och transportfacket ett ansvar att förhindra detta, samtidigt som det krävs skärpa straff för att åstadkomma bättre regelefterlevnad.

Sjöfartens betydelse och konkurrensvillkor

Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) föreslår i motion 2005/06:T31 att tonnageskattning av sjöfarten bör införas omgående i syfte att förbättra detta transportslags konkurrenskraft, allt i enlighet med intentionerna bakom riksdagens tillkännagivande inom området (yrkande 6).

Elizabeth Nyström m.fl. (m) uppmärksammar i motion 2004/05:T464 att Sjöfartsverket numera långtidshyr isbrytare som under större delen av året har andra arbetsuppgifter. Motionärerna vill att behovet av kvarvarande statliga isbrytare analyseras närmare när erfarenhet av de nya isbrytarna vunnits (yrkande 16).

Hur skall svensk konkurrenskraft på världshaven kunna upprätthållas? Frågan ställs i motion 2004/05:T396 av Gunnar Andrén (fp). Enligt motionären är svaret en anpassning till de villkor som gäller inom EU, inom redarvärlden och på bemanningsområdet (yrkande 1).

Vidare anges att huvudlinjerna i Godstransportdelegationens förslag vad avser sjöfarten bör fullföljas (yrkande 7).

Gunnar Andrén och Erling Bager (båda fp) understryker i motion 2005/06:T426 vikten av att sjöfarten ges möjlighet att verka under samma förutsättningar som i konkurrerande länder (yrkande 1).

Vidare förordas att Godstransportdelegationens förslag med avseende på sjöfarten till stora delar implementeras så snart som möjligt (yrkande 6).

Erling Bager m.fl. (fp) talar i motion 2004/05:T468 om den svenska sjöfarten. Denna har genom historien varit av stor betydelse för vårt lands utveckling och kommer även framöver att vara en förutsättning för ekonomisk tillväxt, inte minst i ljuset av den alltmer omfattande europeiska integrationen och ökad utrikeshandel (yrkande 24).

Förslag med samma innebörd framförs av Erling Bager m.fl. (fp) i motion 2005/06:T559 (yrkande 12).

Enligt vad som anförs i motion 2004/05:T460 av Johnny Gylling m.fl. (kd) behöver den svenska kustsjöfarten och Vänersjöfarten ges bättre villkor. Motionärerna efterfrågar ett handlingsprogram för att snarast förbättra situationen (yrkande 4).

Förslag med samma innebörd framförs av Johnny Gylling m.fl. (kd) i motion 2005/06:T611 yrkande 7.

Isbrytning är en förutsättning för sjöfart på Norrlands hamnar. Sven Bergström och Birgitta Sellén (c) uppmärksammar i motion 2005/06:T275 att de isbrytningsbogserbåtar som Norrlandshamnarna tidigare inhandlat begagnade från större hamnar inte längre kommer att byggas, vilket kommer att leda till högre kostnader. Mot denna bakgrund efterfrågas ett initiativ, kanske i samverkan med Finland, för att få fram en standardiserad isbrytande bogserbåt.

Birgitta Sellén (c) uppmärksammar i motion 2005/06:T32 att de isbrytare som används i ett antal hamnar börjar bli åldersstigna och därmed måste ersättas, detta till en hög kostnad. För att hålla dessa kostnader nere föreslås en satsning på en ny bogserbåt med isbrytaregenskaper. Arbetet kan bedrivas i samarbete med övriga Östersjöländer (yrkande 1).

Parallellt med denna satsning bör bemanningsfrågan belysas. För att kunna rekrytera nya sjöbefäl föreslår motionären att en ny utbildning med specialkompetens för bogserbåtar (yrkande 2).

Catherine Persson (s) betonar i motion 2004/05:T488 vikten av att skapa ett fungerande transportsystem, inte minst i ljuset av svenskt näringslivs konkurrensnackdel i form av stora transportavstånd. I detta syfte efterfrågas en översyn av sjöfartens totala konkurrenssituation i förhållande till

andra transportslag (yrkande 1) samt att regeringen tillsammans med övriga länder i Europa verkar för konkurrensneutrala regler för europeisk sjöfart (yrkande 2).

Michael Hagberg m.fl. (s) efterlyser i motion 2005/06:T356 en transportpolitik för väg-, sjö- och järnvägstransporter. För att lyckas med ambitionen om ett bättre fungerande och mer miljövänligt transportsystem krävs en sammanhållen politik där de svenska hamnarna får en nyckelposition samtidigt som infrastrukturplaneringen för sjöfarten i större utsträckning bör samordnas med den långsiktiga planering som finns för vägar och järnvägar.

Kombitrafik

Enligt motion 2005/06:T24 av Stefan Attefall och Maria Larsson (båda kd) har Jönköpings län goda förutsättningar att bli en viktig logistisk knutpunkt för hela Sverige. Kombiterminalerna i Gamllarp/Nässjö och Torsvik/Jönköping bör därför ingå i Banverkets strategiska nät av kombiterminaler (yrkande 7).

Alf Eriksson m.fl. (s) lyfter i motion 2004/05:T434 fram fördelarna med ett system där godstrafik och lastbilar kan transporteras på tåg, en s.k. tågpendeltrafik för lastbilar och godstrafik. Enligt motionärerna krävs det ett tryck för att påkalla en lösning i denna riktning, varför möjligheterna för tågpendeltrafik för lastbilar och godstrafik bör ses över.

Samma förslag återfinns i motion 2005/06:T248 av Hans Hoff (s).

Motion 2005/06:T578 av Agneta Lundberg m.fl. (s) handlar om transporterna i Sveriges skogslän. Enligt motionärerna är det även nödvändigt att utveckla ett bra nät av kombiterminaler som kan utgöra omlastningsplatser för gods fraktat på landsväg till fortsatt frakt på järnväg eller med sjöfart (yrkande 8).

Håkan Larsson (c) och Camilla Sköld Jansson (v) uppmärksammar i motion 2005/06:T18 propositionens resonemang kring kombicentraler. Motionärerna föreslår att det av regeringen aviserade uppdraget till Banverket att se över vilka kombicentraler som skall ingå i det strategiska nätet av kombiterminaler skall utformas på ett sådant sätt att långa avstånd till marknader och omlastningsplatser beaktas, så att företag i olika delar av landet ges möjlighet att konkurrera på lika villkor.

Hamnpolitik och åtgärder i sjöfartens infrastruktur

Jörgen Johansson och Roger Tiefensee (båda c) välkomnar i motion 2005/06:T20 den i propositionen aviserade översynen av landets hamnkapacitet. Enligt motionärerna bör denna översyn omfatta bl.a. en översyn av möjligheterna till utbyggnad av Oxelösunds hamn med tillhörande järnvägssystem, slusskapaciteten i Södertälje och farledsavgifterna för insjösjöfarten (yrkande 3).

Mikael Hagberg (s) uppmärksammar i motion 2005/06:T19 propositionens resonemang kring bättre samsyn och rollfördelning mellan olika hamnaktörer. Enligt motionären bör det tydliggöras att den statlige förhandlarens uppdrag inte får innebära att onaturliga konkurrensbegränsningar införs. Rådande marknadsregler bör utgöra den grund som hamnföretagen konkurrerar på även i framtiden.

Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) anger i motion 2005/06:T31 att de delar regeringens bedömning att hamnarnas samlade infrastruktur och resurser måste utnyttjas mer effektivt och att vissa hamnar måste prioriteras vad gäller statlig finansiering. Den process i vilken ett antal strategiska hamnar prioriteras måste dock påskyndas (yrkande 19).

Marietta de Pourbaix-Lundin (m) kräver i motion 2005/06:T272 en skyndsamt handläggning av tidigareläggning av planering, tillståndsprövning och finansiering av dubbelspår hela vägen från Stockholm till Nynäshamn (yrkande 1).

Vidare anges att hela Stockholmsregionen skulle vinna på etableringen av en ny hamn i Norvik, främst eftersom det skulle avlasta de långa och stundtals trånga farlederna in till Stockholm från tung fartygstrafik (yrkande 2).

Motionären ser det därför som av största vikt att handläggningen av denna fråga sker skyndsamt (yrkande 3).

Tomas Högström och Catharina Elmsäter-Svärd (båda m) anför i motion 2005/06:T313 att Mälaren är en av Sveriges viktigaste inre vattenvägar. I syfte att möjliggöra en fortsatt utveckling av Mälarmhamnarna måste slusskapaciteten vid Södertälje byggas ut med det snaraste.

Jeppe Johnsson (m) uppmärksammar i motion 2005/06:T404 att Godstrafikdelegationen utpekat tre regioner, eller transportnoder, som skall få statligt stöd för att kunna stärka svenskt näringslivs konkurrensförmåga. Enligt motionären bör sydöstra Sverige utpekas som den fjärde transportnoden, främst eftersom de senare årens utveckling lett till ökade transporter i denna region. Som exempel anges att Karlshamns hamn är Sveriges snabbast växande hamn sedan 1990.

Gunnar Andréén (fp) konstaterar i motion 2005/06:T294 att över tio miljoner passagerare varje år passerar Stockholms hamnar, vilket gör dem till Östersjöns största mötesplats. Motionären efterlyser samordnade investeringar och en hamnpolitik som omfattar Gävle i norr till Oxelösund/Norrköping i söder. Samordningen är nödvändig eftersom kommunerna naturligt nog ser till sina intressen (yrkandena 1 och 3).

Motionären efterfrågar även en kryssningsfartygspolitik för att stimulera fler kryssningsfartyg i Östersjön att besöka Stockholm. Denna marknad, som enligt motionären kommer att uppvisa en bättre tillväxt än turismnäringen i stort, kan bli en ännu viktigare intäktskälla än i dag (yrkande 2).

Angående väg- och järnvägsanslutningar till hamnarna anför motionären att detta är ett område där staten måste ta ett utökat ansvar (yrkande 4).

Vidare pekas på behovet av en ny stor containerhamn i Norvik (yrkande 5).

I motion 2005/06:T324 uppmärksammar Heli Berg (fp) betydelsen av de hamnar som skall ingå i det transeuropeiska transportnätverket (TEN). Enligt motionären är det inte mer än rimligt att staten ansvarar för anslutningsvägarna till dessa hamnar, vilket i dag inte alltid är fallet. Som exempel på detta nämns Karlskronas hamn på Verkö.

Heli Berg (fp) konstaterar i motion 2004/05:T458 att anslutningsvägarna till vissa TEN-hamnar inte omfattas av statlig väghållning. Som exempel anges Karlskronas hamn på Verkö. Motionären anser att detta snedvrider konkurrensen mellan hamnarna och föreslår att staten tar över ansvaret för samtliga sådana anslutningsvägar.

Erling Bager m.fl. (fp) talar i motion 2004/05:T468 om den svenska sjöfarten. En förändrad kommunal hamnpolitik och ett avgiftssystem som stimulerar insjö- och kustsjöfarten efterfrågas (yrkande 11).

I syfte att effektivisera hanteringen i hamnarna behöver ett antal åtgärder vidtas. Motionärerna ställer sig bakom de förslag till konkurrensförbättrande insatser som föreslagits av Europeiska kommissionen (yrkande 28).

Vidare anges att det numera blivit uppenbart att hamnarna är av nationellt intresse samt att olika prioriteringar inom detta område bör göras utifrån ett övergripande nationellt perspektiv. Motionärerna välkomnar Godsdelegationens förslag att ett antal strategiska geografiska hamnregioner, med särskild betydelse för godstransporter, prioriteras för framtida satsningar (yrkande 29).

Förslag med samma innebörd framförs av Erling Bager m.fl. (fp) i motion 2005/06:T559 (yrkande 27, 31 och 32).

Karin Pilsäter och Mia Franzén (båda fp) argumenterar i motion 2005/06:T498 för en utbyggnad av Norviks hamn. Detta skulle enligt motionärerna innebära att Nynäshamn kan bli Stockholmsregionens port mot Östersjön, Baltikum, Polen och Gotland (yrkande 8).

Ragnwi Marcelind (kd) kräver i motion 2005/06:T265 att regeringen omgående avsätter medel för investeringar i farleden till Gävle hamn. Omfattande privata och kommunala investeringar har redan gjorts i hamnens infrastruktur, staten måste därför ta sitt ansvar och förbättra farleden in till hamnen.

Torsten Lindström (kd) efterfrågar i motion 2005/06:T490 en snar utbyggnad av slussen i Södertälje, främst i syfte att förbättra förutsättningarna för Mälarsjöfarten. Uteblivna investeringar skulle enligt motionären leda till minskad sjöfart och ökade landtransporter, vilket är negativt för miljön (yrkande 11).

Ulrik Lindgren m.fl. (kd) lyfter i motion 2005/06:T548 fram fördelarna med en utvecklad Vänerhamn i Kristinehamn, och behovet av höjd standard på inlandsbanan eftersom denna utgör en del av anslutningstrafiken (yrkande 2).

Kerstin Lundgren (c) konstaterar i motion 2004/05:T393 att många kommuner tvingas anpassa sitt vägnät till sjöfartens krav på öppningsbara broar. Motionären argumenterar för att kostnaderna för dessa farleder inte borde belasta kommunerna eftersom sjöfarten inte är en lokal fråga. Som exempel anges bron i Södertälje (yrkande 2).

Jörgen Johansson (c) kräver i motion 2005/06:T344 en skyndsamt utbyggnad av slussen i Södertälje. Enligt motionären är denna åtgärd en nödvändig förutsättning för att klara fastställda miljömål och för att ge inre Mälardalen rimliga transportmöjligheter.

Jörgen Johansson (c) efterfrågar i motion 2005/06:T346 infrastruktursatsningar som skapar ett miljömässigt och ekonomiskt långsiktigt hållbart transportsystem. Enligt motionären innebär detta att sjöfarten kommer att få en särställning samt att statligt stöd till hamnar måste utgå från visionen om ett hållbart och ekonomiskt långsiktigt hållbart transportsystem (yrkande 1).

Vidare framför motionären invändningar mot statligt engagemang i byggnationen av Norviks hamn och därtill kopplade infrastrukturåtgärder. Detta handlar enligt motionären om en felsatsning som inte går i linje med de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen (yrkande 2).

Kerstin Lundgren (c) pekar i motion 2005/06:T517 på att Södertälje kommun är ansvarig för Mäljarbron, trots att det enligt motionären handlar om infrastruktur av nationellt intresse. Det föreslås att staten tar över ansvaret för sådana broar som är viktiga för sjöfarten (yrkande 2).

I syfte att minska hotet mot vårt klimat efterfrågas i motion 2004/05:T360 av Owe Hellberg (v) åtgärder som leder till en överföring av transporter från väg till sjö. För det måste vi prioritera samordning och utbyggnad av infrastrukturen till och från de kommunala hamnarna (yrkande 1).

För det andra bör villkoren för driftstöd och statliga investeringar i s.k. Ten-A-hamnar tydliggöras för att skapa likvärdiga och förutsägbara villkor för landets hamnar (yrkande 2).

Slutligen föreslås att de tre av Godstransportdelegationens utpekade geografiska områden, med särskilt goda förutsättningar för godsflöden via hamnar, ges en särställning i framtida infrastrukturplanering (yrkande 3).

Likalydande förslag framförs i yrkande 3 i motion 2005/06:T447 av Owe Hellberg (v).

Karin Thorborg m.fl. (v) efterfrågar i motion 2005/06:T310 ett beslut om utbyggnad av slussen i Södertälje. Givet frågans vikt måste frågan behandlas skyndsamt, samtidigt som både miljömässiga och transportmässiga aspekter beaktas.

I motion 2005/06:T447 av Owe Hellberg (v) anges att svensk hamnpolitik är undermålig och i mycket hög grad en kommunal fråga. Enligt motionärerna måste staten ta ett utökat ansvar och i kommande infrastrukturplanering ge högsta prioritet åt samordning och utbyggnad av infrastrukturen till och från de kommunala hamnarna (yrkande 1).

Vidare uppmärksammas att 24 hamnar är utpekade som särskilda riksintressen, men att de avtal som tecknats mellan dessa hamnar och statliga verk skiljer sig åt i viktiga avseenden. Då förutsättningarna för att driva en hamn inte borde bero på historiska villkor eller förhandlingskicklighet efterfrågas rättvisare villkor (yrkande 2).

I motion 2004/05:T240 av Fredrik Olovsson (s) efterfrågas en offensiv statlig hamnpolitik som gör det möjligt att skapa starka transport- och logistiknoder. Enligt motionärerna bör hamnen i Oxelösund på grund av sitt geografiskt fördelaktiga läge ges en framträdande plats i denna satsning.

Med anledning av de negativa miljökonsekvenserna av den snabbt växande vägtrafiken argumenterar Michael Hagberg m.fl. (s) i motion 2004/05:T410 för en transportpolitik för sjö- och järnvägstransporter. Ett antal strategiska hamnregioner måste pekas ut och ges en särställning i infrastrukturplaneringen.

Peter Jonsson m.fl. (s) uppmärksammar i motion 2004/05:T470 den år 2002 träffade överenskommelsen om åtgärder i syfte att förbättra förutsättningarna för Vänersjöfarten. Givet dessa transporters regional- och miljöpolitiska betydelse understryker motionären det angelägna i att även återstående delar av denna överenskommelse genomförs.

Södertälje kanal är av stor vikt för sjöfarten, vilket innebär att båttrafiken i princip alltid har företräde före väg- och järnvägstrafiken. Detta uppmärksammas i motion 2004/05:T502 av Cinnika Beiming (s) som har invändningar mot denna ordning. Enligt motionären bör även sjöfarten i detta fall anpassa sig efter väg- och järnvägstrafiken. Vidare föreslås att Sjöfartsverket ges det totala ansvaret för broarna över Södertälje kanal.

Birgitta Ahlqvist och Lennart Klockare (båda s) uppmärksammar i motion 2005/06:T511 det pågående arbetet med att identifiera strategiska hamnar. Då basindustrierna i norr är beroende av väl fungerande hamnar anges att även Norrlandskusten måste finnas med i denna diskussion. Det handlar i första hand om Luleå hamn.

Billy Gustafsson och Louise Malmström (båda s) kräver i motion 2004/05:T518 att Norrköping hamns regionala och nationella betydelse tas till vara. En statlig förhandlingsman bör enligt motionären tillsättas för att i dialog med berörda regionala aktörer klarlägga denna hamns utvecklings- och finansieringsförutsättningar.

Göran Magnusson m.fl. (s) säger i motion 2005/06:T528 att ökad trafik under senare år lett till att slussen i Södertälje blivit en flaskhals i sjöfartens infrastruktur. En skyndsam utbyggnad är enligt motionärerna en förutsättning för att sjöfartens konkurrenskraft inte skall försämrast.

Eva Arvidsson m.fl. (s) förespråkar i motion 2005/06:T597 en utbyggnad av hamnen i Norvik samt investeringar i dubbelspårig järnväg till Nynäshamn. Dessa åtgärder skulle innebära att Nynäshamn kan bli Stockholmsregionens godscentrum för sjötransporter samt hamn för Gotlandstrafiken och trafik till Polen och Lettland.

Kerstin Kristiansson Karlstedt m.fl. (s) refererar i motion 2005/06:T607 till det transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv, kundorienterad och långsiktig transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utifrån detta perspektiv finner motionären att hamnarna i Sundsvall, Umeå och Luleå bör prioriteras, såväl som övriga av Godstransportdelegationen utpekade hamnar.

Motion 2004/05:N401 av Anita Brodén m.fl. (fp) handlar om Västra Götalands och Sveriges tillväxt. Motionären betonar betydelsen av Göteborgs hamn och anför att denna bör ses i ett nationellt trafikpolitiskt perspektiv i kommande planering av investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur (yrkande 2).

I motion 2005/06:N305 av Gunnar Andrén m.fl. (fp) anges att Mälarenbron i grunden tjänar sjöfarten och därmed inte bör bekostas av södertäljeborna utan av Sjöfartsverket (yrkande 3).

Martin Andreasson m.fl. (fp) anger i motion 2005/06:N443 att infrastrukturen till sjöss behöver förstärkas för att klara en framtida växande godstrafik. Bland annat behöver kapaciteten i Södertälje kanal byggas ut, vilket gagnar insjötrafiken på Mälaren samtidigt som Mälarens avrinning förbättras och risken för översvämningar därmed minskar väsentligt (yrkande 30).

Vidare anges att mycket stor hänsyn måste tas till naturvårdsintressen i utformandet av den framtida hamnpolitiken för Stockholmsregionen, samtidigt som regionens hamnar måste ges fungerande väg- och järnvägsförbindelser för att kunna spela sin roll i en allt starkare Östersjöhandel (yrkande 31).

Utskottets ställningstagande

Åkerinäringens betydelse och konkurrensvillkor

Utskottet har vid flera tidigare tillfällen – senast i mars 2004 – framhållit betydelsen av att Sverige har en konkurrenskraftig åkerinäring. Regeringens bedömning, att Sverige bör verka för konkurrens på lika villkor och harmoniserade spelregler för godstransporter på väg samt att ett samlat

angreppssätt behövs för att upprätthålla och utveckla en ekonomiskt sund, konkurrenskraftig, miljövänlig och trafiksäker åkerinäring i Sverige, överensstämmer därmed väl med utskottets tidigare ställningstaganden.

En viktig åtgärd som utskottet vill uppmärksamma i detta sammanhang är genomförandet av det transport- och näringspolitiska handlingsprogram som togs fram under år 2000. Som regeringen anger bör ambitionen vara att detta program i fortsättningen skall bidra aktivt till att svensk åkerinäring på ett mer påtagligt sätt kan utvecklas i positiv riktning.

Frågan om övervakning och sanktioner har uppmärksammats i flera här behandlade motioner. Utskottet konstaterar liksom motionärerna att övervakning och sanktioner är ett effektivt verktyg i arbetet för att skapa likvärdiga konkurrensvillkor för åkerinäringen. Det är mot denna bakgrund som riksdagen vid tre tillfällen i tillkännagivanden till regeringen understrukt vikten av att åtgärder vidtas så snabbt som möjligt i syfte att åstadkomma ett påföljdssystem som är effektivt också visavi utländska fordonsförare (bet. 1997/98:JuU24, bet. 1999/2000:TU11, bet. 2003/04:TU5). Utskottet välkomnar därför att riksdagen under hösten 2004 antog regeringens förslag till ny lag om verkställighetsregler för överlastavgifter, inte minst mot bakgrund av att det tidigare var svårt att driva in dessa avgifter från utländska åkare som därmed fick ett konkurrensmissigt övertag över svenska åkare i de fall de inte betalade. Arbetet inom EU har sedan fortsatt med syftet att förbättra möjligheterna till verkställighet av böter och avgifter i andra länder inom EU, vilket enligt utskottet är mycket angeläget. Det är vidare enligt utskottets mening viktigt att understryka åkerinäringens och transportföretagens ansvar för att begränsa regelövertredelser, inte minst med avseende på överlast.

Begreppet cabotage, tillfällig inrikestrafik, har under senare år fått ökad uppmärksamhet genom den generellt ökande internationella integreringen av transportmarknaderna i Europa. Att det i dag saknas en gemensam definition av begreppet har uppmärksammats i en motion, där det föreslås att Sverige bör anta den definition som Vägverket föreslagit i en rapport. Enligt vad utskottet erfarit har regeringen valt att avvakta införandet av en särskild svensk definition eftersom Sverige främst är betjänt av en enhetlig tolkning av begreppet cabotage. I mars i år överlämnade statsrådet Ulrica Messing därför, tillsammans med sina finska, österrikiska och tyska kollegor, ett brev till Jacques Barrot med en begäran om en översyn av cabotagereglererna. Kommissionen har inlett ett arbete med att se över reglerna. Enligt utskottets mening är det viktigt att en överenskommelse om en gemensam definition av begreppet cabotage kommer till stånd. Ifall detta arbete drar ut på tiden bör Sverige söka fastställa den av Vägverket framtagna definitionen, till dess att en överenskommelse nåtts om en gemensam definition.

Här behandlade motionsförslag kan enligt utskottet anses i väsentlig grad tillgodosedda, i den mån de talar om vikten av att den svenska åkerinäringen ges goda konkurrensvillkor. Motionerna avstyrks.

Sjöfartens betydelse och konkurrensvillkor

Enligt utskottet måste staten säkerställa att den svenskflaggade handelsflottan ges likvärdiga konkurrensvillkor i förhållande till andra EU-länders handelsflottor. Utskottet delar således regeringens i propositionen redovisade bedömning i detta avseende. Det är inte minst mot denna bakgrund som riksdagen beslutade att införa det sjöfartsstöd som innebär att arbetsgivarens skattekonto krediteras ett belopp som motsvarar skatteavdrag och arbetsgivarinkomster på sjöinkomst. För år 2006 har kostnaderna för detta sjöfartsstöd beräknats till ca 2 miljarder kronor.

I en motion anges att införandet av tonnageskattning av sjöfarten bör ske omgående, i syfte att förbättra sjöfartens konkurrenskraft ytterligare. Med anledning av detta motionsförslag vill utskottet påminna om att regeringen under hösten 2004 tillkallade en särskild utredare för att utreda förutsättningarna för att införa ett system med s.k. tonnageskatt för svenska rederier. Utredaren redovisade uppdraget i början av 2006 i utredningen (SOU 2006:20) Tonnageskatt. Skatteutskottet har mot denna bakgrund (senast i betänkandet 2005/06:SkU17 Motioner om företags- och kapitalbeskattning) avstyrkt motionsyrkandena om tonnageskatt med hänvisning till pågående arbete. Trafikutskottet delar skatteutskottets bedömning i denna fråga.

Behovet av fartyg och utbildning av personal för isbrytning uppmärksammas i flera motioner. Utskottet anser inte att det ankommer på riksdagen att ta ställning i denna fråga.

Här behandlade motionsförslag avstyrks med hänvisning till vad som ovan anförts.

Kombitrafik

En strategisk utmaning för transportpolitiken är att bidra till att det sker en frikoppling mellan ökade transporter och trafikens negativa miljöpåverkan. Intermodala transportlösningar där sjöfarten och järnvägstrafiken utnyttjas fullt ut måste därför understödjas. Utskottet noterar godstransportdelegationens uppfattning att de senaste årens utveckling totalt sett pekar på goda möjligheter för de intermodala transporterna att utvecklas och välkomnar att regeringen återkommit till riksdagen med sin bedömning av hur en sådan utveckling kan främjas.

Utskottet delar regeringens bedömning att strategiska kombiterminaler bör utvecklas för att främja intermodala transporter, att samordnade lösningar för olika typer av terminaler bör eftersträvas och att kombiterminalernas samlade infrastruktur och resurser bör nyttjas mer effektivt. Ett strategiskt nät av kombicentraler bör därför pekas ut.

Utskottet har inga invändningar mot vad regeringen anför angående inriktningen i det fortsatta arbetet med att identifiera strategiska kombiterminaler. Utskottet förutsätter att olika landsdelars behov av effektiva transportlösningar i såväl kust- som inlandsregioner därmed kan tillgodoses och

att stor hänsyn tas till transportsystemets ökade internationella betydelse och därmed i ökad utsträckning gränsöverskridande natur. Motionsförslagen avstyrks med hänvisning till vad som här anförts.

Hamnpolitik och åtgärder i sjöfartens infrastruktur

Hamnar är liksom kombicentraler strategiska transportnoder. De skäl som ovan anförts för att främja intermodala transportlösningar genom en satsning på kombicentraler, är därför enligt utskottets mening relevanta även i den transportpolitiska diskussionen om hamnarnas utveckling.

Utskottet delar regeringens bedömning att strategiska hamnar bör utvecklas för att främja intermodala transporter, att samordnade lösningar för olika typer av terminaler bör eftersträvas och att kombiterminalernas samlade infrastruktur och resurser bör nyttjas mer effektivt. Vissa hamnar bör ges prioritet i förhållande till andra hamnar, bl.a. när det gäller statligt finansierad infrastruktur. Därför bör ett antal strategiska hamnar pekats ut.

Utskottet har inga invändningar mot vad regeringen anför angående inriktningen i det fortsatta arbetet med att identifiera strategiska hamnar.

Utskottet konstaterar att en rad motionsförslag har väckts om prioriteringar av vissa utpekade hamnar och hamnanslutningar samt om regional hamnpolitik. Enligt utskottets bedömning ankommer det inte på riksdagen att göra dessa prioriteringar. Det är Sjöfartsverkets ansvar att på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning ansvara för att sjöfarten har tillgång till farleder med god framkomlighet och hög säkerhet året runt i samtliga svenska hamnar av betydelse. Det är vidare viktigt att såväl Väneren som Mälarsjöfarten ges en samhällsekonomiskt välanpassad infrastruktur.

Utskottet avstyrker följaktligen här behandlade motionsförslag med hänvisning till att det inte ankommer på riksdagen att göra de prioriteringar som efterfrågas i motionerna.

Kollektivtrafik

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anger att kollektivtrafiken är ett viktigt medel i arbetet med att uppnå det övergripande transportpolitiska målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem och välkomnar i propositionen aviserade åtgärder med syftet att främja denna trafik. Motionsförslag avstyrks med hänvisning bl.a. till dessa åtgärder. Angående färjetrafiken till Gotland understryker utskottet vikten av att denna trafik ges långsiktiga och stabila förutsättningar. Vidare föreslås riksdagen avslå ett antal motionsyrkanden om trafikupphandling, biljetter och taxor. Utskottet hänvisar här till att det inte ankommer på riksdagen att besluta i dessa frågor.

Jämför reservationerna 24 (m, fp, kd, c), 25 (fp) och 26 (m, fp, kd, c).

Bakgrund

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. I december 2001 överlämnades ett delbetänkande, Kollektivtrafik med människan i centrum (SOU 2001:106), i form av en lägesrapport. Ett slutbetänkande, Kollektivtrafik med människan i centrum (SOU 2003:67), överlämnades den 10 juli 2003.

Kollektivtrafikkommittén anger i slutbetänkandet att kollektivtrafiken bör ses som ett strategiskt medel att uppnå såväl transportpolitiska som andra viktiga samhällsmål. Kommittén befarar dock att ökade kostnader för trafikhuvudmännen, i kombination med landstings och kommuners ansträngda finansiella situation, kan leda till höjda taxor och neddragningar i trafiken, vilket i sin tur kan leda till minskat kollektivt resande. Mot denna bakgrund presenterar kommittén ett antal förslag som syftar till att skapa en attraktivare och effektivare kollektivtrafik och därmed på lång sikt ett ökat kollektivt resande. Nedan ges en kort sammanfattning av dessa förslag.

Samordnade informations- och biljettsystem. Kommittén efterfrågar bl.a. standardiserad trafik- och trafikstörningsinformation, ett nationellt färdplaneringssystem, ett gemensamt telefonnummer till all kollektivtrafik och ett gemensamt betalkort.

Ett förbättrat konsumentskydd. Kommittén anser att konsumentskyddet för kollektivresenärer bör förstärkas. För att uppnå detta behövs en bred och samlad strategi, där ett civilrättsligt reglerat resenärsskydd utgör en grundläggande del. Kommittén lämnar även förslag till sådan lagstiftning.

Samordning av all kollektivtrafik i trafiksvaga områden ett villkor för statligt stöd. Kommittén föreslår att ett tillfälligt statligt stöd skall utgå för samordning av linjetrafik och andra samhällsbetalda transporter, exempelvis färdtjänst.

Bättre metoder att beakta kollektivtrafikens nytta. Kommittén anser att dagens samhällsekonomiska kalkyler inte beaktar kollektivtrafikens nyttoaspekter på ett tillfredsställande sätt och föreslår därför att dessa kalkyler kompletteras med andra metoder, exempelvis multikriterianalys samt att trafikhuvudmännen formulerar sina mål och följer upp dessa i samhällsnytotermer.

Svår ekonomisk situation för trafikhuvudmännen och deras ägare. Mot bakgrund av ökade kostnader och kollektivtrafikansvarigas dåliga ekonomi föreslås ett utökat statligt stöd till kollektivtrafiken samt att dagens regionalpolitiska medel och en större del av den statliga investeringsramen skall kunna användas för kollektivtrafikändamål.

Förändrade skatteregler får fler att åka kollektivt. Kommittén föreslår att regeringen låter utreda möjligheterna att låta arbetsgivare subventionera anställdas resor med kollektivtrafik och möjligheterna att beskatta eller avgiftsbelägga fria parkeringsplatser i storstadsområden. Vidare efterfrågas en utredning av ett system för reseavdrag mellan bostad och arbetsplats oavsett färdmedel.

Utveckla formerna för konkurrens och upphandling. Kommittén anser att systemet med upphandling av kollektivtrafik i princip fungerar tillfredsställande men att det kan utvecklas för att skapa utrymme för nya lösningar. Rätt till omförhandling av fleråriga kontrakt bör övervägas och i de fall skolbussar, färdtjänst, linjetrafik och sjukresor ingår i ett samlat system bör det vara möjligt att upphandla denna trafik samlat.

Vidga huvudmännens ansvar och styr mot de transportpolitiska målen. Enligt kommittén fungerar dagens ansvarsfördelning inom området i stort sett bra, men vissa förändringar efterfrågas även på detta område. Näringsdepartementet bör utveckla och förstärka sitt helhetsansvar. Förutsättningarna för en gemensam regionindelning inom Vägverket och Banverket bör utredas. En kollektivtrafikdelegation som kan bistå regeringen med underlag och tjäna som forum för ökad samverkan mellan kollektivtrafikens aktörer bör inrättas. Lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektivtrafik bör revideras så att kopplingen till de transportpolitiska målen stärks och så att trafikhuvudmännen ges möjlighet att ta ett bredare ansvar, inklusive

exempelvis skolskjutsar. Kommittén föreslår vidare att lagens fokusering på linjetrafik tas bort samt att kollektivtrafikansvariga ges rätt att bilda stor-regionala trafikhuvudmän över länsgränserna för hela eller delar av trafiken.

Program för kompetensförsörjning samt forskning och utveckling. Kommittén ser en fortsatt forsknings-, utvecklings-, demonstrations- och utbildningsprocess som en förutsättning för fortsatt utveckling av kollektivtrafiken. Vinnova bör i samarbete med andra aktörer inom kollektivtrafiken ta fram ett program på detta område. Kompetensen hos personalen bör ökas genom bättre rekrytering och utbildning.

Propositionen

Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafiken

Då kollektivtrafiken bidrar till uppfyllelsen av samtliga transportpolitiska mål är det angeläget med en fortsatt positiv utveckling av denna trafik. Regeringen anser att en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken kräver ökad samverkan mellan staten och övriga aktörer inom kollektivtrafikområdet. Det gäller såväl inom respektive trafikslag som trafikslagsövergripande. Behovet av samverkan gäller dock särskilt för kollektivtrafiken på väg och järnväg.

Vägverket och Banverket bör därför enligt regeringens bedömning ges i uppdrag att gemensamt ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Arbetet bör ske i samverkan med berörda myndigheter och övriga aktörer, vara aktivt inriktat och prioritera i första hand följande delområden:

- samordning av system för information, bokning och biljetthantering,
- attraktiva, tillgängliga och effektiva bytespunkter,
- kraftsamling för en tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade.

Angående dessa tre områden anges följande:

Samordning av system för information, bokning och biljetthantering

Som en del i det nationella handlingsprogrammet för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, bör Vägverket och Banverket ges uppdrag att gemensamt ta initiativ till att konsumenterna enkelt skall kunna skaffa sig information om tider, priser och kvalitet i det kollektiva trafikutbudet samt kunna boka och köpa kombinerade resor med flera trafikslag på ett och samma färdbevis. Allmän passagerarinformation och information om störningar i kollektivtrafiken bör förbättras och göras transportslagsövergripande. Arbetet bör genomföras i samverkan med Rikstrafiken, övriga berörda myndigheter och branschens aktörer.

Attraktiva, tillgängliga och effektiva bytespunkter

Som en del i det nationella handlingsprogrammet för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, bör Vägverket och Banverket ges uppdrag att, i samråd med berörda statliga myndigheter, kommuner m.fl., agera samordnat och utifrån ett resenärsperspektiv för att främja en utveckling mot mer attraktiva, säkra, tillgängliga och effektiva bytespunkter. Jernhusen AB har en betydande transportpolitisk roll genom sin förvaltning av stationer och den strategiska betydelse som stationerna har för järnvägstrafik och övrig kollektivtrafik. Ett statligt stationsråd med uppgift att utifrån ett resenärsperspektiv säkerställa ett samordnat statligt agerande på området bör bildas. I stationsrådet bör Banverket, Vägverket, Jernhusen AB och Rikstrafiken ingå. Stationsrådet bör ta fram en riksomfattande plan för stationernas utveckling.

Kraftsamling för en tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade m.m.

Som en del i det nationella handlingsprogrammet för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, bör Vägverket och Banverket ges uppdrag att gemensamt leda en nationell kraftsamling för att göra kollektivtrafiken användbar för funktionshindrade. Arbetet inriktas mot ett prioriterat nätverk, där infrastruktur som stationer m.m. samt fordon, trafik och övrig service är av hög kvalitet och användbar för alla. Nätet bör successivt utvidgas. Övriga berörda myndigheter, trafikhuvudmän, operatörer, bransch- och handikapporganisationer bör aktivt medverka i arbetet. Inom ramen för det nationella handlingsprogrammet bör Vägverket och Banverket initiera ett utvecklingsarbete för åtgärder som syftar till förbättrad kollektivtrafik i glesbygd.

Utredning om skattelättnader för att stimulera kollektivt resande

Ett ökat kollektivt resande är en viktig del i regeringens strategi för att få ned koldioxidutsläppen från transportsektorn. Regeringen vill ytterligare stimulera resande med kollektivtrafik, i första hand till och från arbetet. En utredning skall därför tillsättas med uppdrag att lämna förslag som stimulerar till ett ökat utnyttjande av kollektiva färdmedel. Förslagen kan avse skattelättnader för resor med sådana färdmedel.

Översyn av lagstiftningen på kollektivtrafikområdet

Förändringar i samhället motiverar enligt regeringen en samlad översyn av lagstiftningen på kollektivtrafikens område. I propositionen anges ett antal områden som bör ingå i denna översyn. Det handlar bl.a. om de kollektivtrafikansvarigas ansvar för att utarbeta långsiktiga och strategiska planer för den lokala och regionala kollektivtrafiken, förändringar av lagstiftningen i syfte att underlätta en förbättrad och samordnad kollektivtrafik i glesbygd, handikappanpassning av kollektivtrafiken och sanktionsmöjligheter mot resenärer som inte betalat. Vidare anges att den nuvarande utveck-

lingen beträffande samordning av kollektivtrafikens informations-, boknings- och biljettsystem visar positiva tecken, men att regeringen kommer att överväga behovet av en lagstiftning, som medför skyldighet för operatörer att samverka på området.

Motionsförslag

Övergripande kollektivtrafikfrågor

Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) talar i motion 2005/06:T31 om kollektivtrafikens betydelse för att uppnå de transportpolitiska målen. Kollektivtrafiken kan enligt motionärerna förbättras och utvecklas genom ökade inslag av konkurrens, vilket ger fler aktörer möjlighet att bidra till en positiv utveckling (yrkande 13).

Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) talar i motion 2005/06:T497 om kollektivtrafikens fördelar, exempelvis med avseende på tillgänglighet och minskade miljöproblem. Enligt motionärerna krävs det därför åtgärder för att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar att utvecklas och bidra till uppfyllelsen av de transportpolitiska målen. Motionärerna anser att kollektivtrafiken i många fall kan förbättras genom avregleringar (yrkande 6).

Ett förslag med samma innebörd framförs även i motion 2005/06:T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 11.

Vidare anges att Rikstrafiken, som ansvarar för upphandling av olönsam interregional kollektiv persontrafik, måste ges långsiktiga och stabila spelregler och därmed bättre förutsättningar att utföra sitt uppdrag (yrkande 7).

Erling Bager m.fl. (fp) uppmärksammar i motion 2005/06:T559 att Rikstrafikens uppdrag utgår ifrån en ansvarsfördelning mellan stat och regionala trafikhuvudmän. Motionärerna menar att detta uppdrag bör ses över i ljuset av dagens utveckling av allt större arbetsmarknadsregioner och därtill förknippad arbetspendling över länsgränser (yrkande 25).

Maria Larsson (kd) uttrycker i motion 2005/06:T423 sin oro för de ökande koldioxidutsläppen. För att vända utvecklingen krävs olika satsningar. Motionären föreslår att företag ges möjlighet att subventionera resor med kollektivtrafik på samma sätt som det är möjligt att subventionera måltider med rikskuponger.

Enligt vad som anförs i motion 2005/06:T478 av Annelie Enochson (kd) är den ökande förekomsten av hundar på allmänna kommunikationer ett stort problem för resenärer med hundskräck. I syfte att öka den upplevda tryggheten för dessa passagerare föreslås lagstiftning om obligatoriskt munskydd på hundar under dessa transporter.

Johnny Gylling m.fl. (kd) konstaterar i motion 2005/06:T608 att bussbranschens och tågoperatörernas ekonomiska situation är ansträngd samt att Rikstrafiken och trafikhuvudmännen är klämda i ett ekonomiskt skruvstäd mellan sina uppdragsgivares krav på ekonomisk återhållsamhet och utförar-

nas krav på att få rimligt betalt för de tjänster de levererar. Motionärerna föreslår att det utredningsarbete som gjorts av Kollektivtrafikkommittén tas som utgångspunkt för en omfattande reformering av trafikhuvudmannaskapet (yrkande 10).

Jörgen Johansson (c) kräver i motion 2005/06:T379 åtgärder för att minska trafikens påverkan på miljö och hälsa. En viktig del i detta arbete är enligt motionären satsningar på miljövänlig kollektivtrafik. Regeringen föreslås medverka till att svenska företag som tagit fram sådana lösningar ges möjlighet att skapa referensobjekt i svensk tätortsmiljö (yrkande 2).

Gunilla Wahlén m.fl. (v) efterlyser i motion 2005/06:T446 ett digitalt bokningssystem som omfattar alla transportslag. Ett sådant skulle enligt motionären öka kollektivtrafikens attraktivitet och andel av det totala resandet, och därmed minska transportsektorns miljöpåverkan.

Enligt vad som anförs i motion 2005/06:T558 av Peter Pedersen m.fl. (v) är satsningar på kollektivtrafiken en av de viktigaste åtgärderna för att uppnå de transportpolitiska målen. Bland annat av denna anledning är det enligt motionärernas mening viktigt att den offentliga sektorn återtar kontrollen över kollektivtrafiken. Privatisering av lokala, regionala och nationella kollektivtrafikföretag måste således motverkas (yrkande 1).

Mot bakgrund av att många länstrafikbolag och kommunala trafikbolag har ekonomiska svårigheter, vilket inneburit höjda biljettpriser och minskat trafikutbud, vill motionärerna låta utreda hur trafikbolagen kan ges bättre förutsättningar och vilken del staten kan ha i detta, exempelvis med avseende på finansiering av investeringar (yrkande 2).

Motionärerna anger även att en transporthierarki bör antas, som klart och tydligt anger vilka transportmedel som skall prioriteras för att det övergripande transportpolitiska målen skall uppnås, utifrån de olika transportslagens förmåga att bidra till uppfyllandet av det övergripande målet. Därefter måste kollektivtrafiken tillföras resurser för att säkerställa att den kan upprätthållas och utvecklas på alla nivåer (yrkande 3).

Genom att samordna olika former av kollektiva transporter kan man enligt motionärerna effektivisera kollektivtrafiken och öka turtätheten. Samordning bör ske mellan linjetrafik, skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor. Det är inte omöjligt att tillskapa en fungerande kollektivtrafik i glesbygd, men detta förutsätter en planering som tar hänsyn till och utgår från glesbygdens förutsättningar och behov (yrkande 5).

Enligt vad motionärerna anfört är kollektivtrafiken generellt sett bättre för miljön än privatbilen, men det återstår trots allt en hel del åtgärder för att kollektivtrafiken skall bli helt miljöanpassad. Riksdagen föreslås därför begära en utredning av vilka vidare åtgärder som krävs för att miljöanpassa kollektivtrafiken (yrkande 7).

Slutligen föreslås att regeringen låter utreda hur fullskaliga försök med avgiftsfri kollektivtrafik i storstad och ett glesbygdslän skall genomföras samt att forskarstöd kopplas till försöken (yrkande 8).

Susanne Eberstein och Göran Norlander (båda s) pekar i motion 2004/05:T392 på den ökade arbetspendlingen över länsgränser. Enligt motionärerna hindras denna positiva utveckling dock av en bristande samordning av kollektivtrafiken. Regelverket bör därför ses över i syfte att åstadkomma en harmonisering av relevanta bestämmelser.

Tommy Ternemar m.fl. (s) välkomnar i motion 2005/06:T565 pågående satsning på järnvägen. För att nyttja denna infrastruktur optimalt är det enligt motionären nödvändigt att skapa ett sammanhållet tågtrafiksystem för all järnvägstrafik. Rikstrafiken föreslås därför få i uppdrag att samordna länstrafikbolagen för att skapa en fungerande trafik över länsgränserna.

En fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för turistnäringen. I dag är dock denna trafik ofta uppbyggd runt arbetspendling och skolresor. Dessutom minskar antalet turer över sommarhalvåret. Tommy Ternemar m.fl. (s) efterlyser i motion 2005/06:T566 bättre samverkan mellan berörda aktörer för att utveckla kollektivtrafiken utifrån turismnäringens behov.

Lars U Granberg och Lennart Klockare (båda s) konstaterar i motion 2005/06:T573 att många kommuner och regioner inte har tillräckligt resandeunderlag eller ekonomiska resurser att upprätthålla en tillfredsställande kollektivtrafik. Givet vikten av att alla i hela landet får tillgång till denna samhällsservice, efterfrågas ett utjämningsystem i syfte att förbättra situationen.

Motion 2005/06:T578 av Agneta Lundberg m.fl. (s) handlar om kommunikationer i skogslänen. Motionärerna betonar vikten av fungerande flygtrafik även till landets mindre befolkade delar. Staten måste därför enligt motionärernas mening ansvara för att trafik kan upprätthållas på olönsamma linjer som är viktiga från regionalpolitisk synpunkt (yrkande 15).

Vidare anges att en samordning av kollektivtrafiken är särskilt angelägen i skogslänen, där avstånden är stora och ett enskilt trafikslag sällan har en tillräckligt hög servicegrad för att ensamt kunna fylla konsumenternas behov. Rikstrafiken föreslås därför ges i uppdrag att verka för samordning av olika kollektivtrafikslag (yrkande 16).

Göran Norlander och Kerstin Kristiansson Karlstedt (båda s) konstaterar i motion 2005/06:T582 att avregleringarna inom transportsektorn inneburit att olika sträckor trafikeras av olika bolag. Motionärerna, som anser att detta försvårat för konsumenten, efterlyser bättre samordning, inte minst mellan länstrafikbolagen.

Kristina Zakrisson och Lennart Klockare (båda s) föreslår i motion 2005/06:T584 att Rikstrafikens uppdrag förtydligas vad gäller kvalitet och kontinuitet. Det är enligt motionärerna ytterst viktigt att Rikstrafiken i sina upphandlingar inte bara ser till vilket företag som är billigast. Kvaliteten på anbudsgivarnas produkter måste väga minst lika tungt.

Motion 2005/06:T296 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, –) handlar om jämställdhet i transportsektorn. Motionärerna kräver att regeringen utvärderar statens trafikupphandlingar ur ett jämställdhetsperspektiv och lämnar förslag till omfördelningar som styr mot ökad jämställdhet inom transportsektorn (yrkande 3).

Vidare krävs att regeringen utarbetar och lämnar förslag till en jämställdhetsklausul som kan användas vid statliga upphandlingar inom transportsektorn (yrkande 11).

Lennart Fremling m.fl. (fp, m, kd, c) efterlyser i motion 2005/06:T212 långsiktiga statliga satsningar på kollektivtrafiken samt en högre grad av samordning mellan de olika trafikslag som används i kollektivtrafiken, inte minst tåg och buss. Enligt motionärerna kan en sådan satsning delvis finansieras av staten genom Rikstrafiken (yrkande 8).

Maud Olofsson m.fl. (c) anger i motion 2005/06:A309 som sin mening att en bättre kollektivtrafik även leder till bättre miljö, tillgänglighet, trafiksäkerhet, regional utveckling och jämställdhet. Samtidigt förbättrar det människors förutsättningar att arbeta på annan ort och minskar således arbetslösheten (yrkande 15).

Motion 2004/05:N11 av Åsa Torstensson m.fl. (c, m, fp, kd) handlar om den svenska turistnäringen. Enligt motionärerna är den bristande kollektivtrafiken i de glesare befolkade delarna av landet ett hinder för denna närings utveckling, varför regeringen bör ge Rikstrafiken ett tydligt uppdrag att åstadkomma heltäckande kommunikationer i hela landet (yrkande 15).

Handikappanpassning av kollektivtrafiken

Erling Bager m.fl. (fp) anger i motion 2004/05:T468 att det inte gjorts tillräckligt sedan riksdagsbeslutet om handikappanpassning av kollektivtrafiken. Motionärerna kräver därför att regeringen återkommer till riksdagen med en redovisning av vilka ytterligare åtgärder som krävs för att genomföra detta beslut (yrkande 20).

Ett identiskt förslag återfinns i motion 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) (yrkande 20).

I motion 2005/06:T558 konstaterar Peter Pedersen m.fl. (v) att ca 1 miljon människor i Sverige är funktionshindrade i förflyttningssammanhang. Motionärerna vill låta utreda hur handikappanpassningen av kollektivtrafiken skall genomföras för att säkerställa en uppfyllelse av riksdagsbeslutet om ett transportsystem som är tillgängligt för funktionshindrade år 2010 (yrkande 6).

I motion 2004/05:So397 yrkande 7 och 2005/06:So638 yrkande 4 av Erik Ullenhag m.fl. (fp) anförs att i riksdagsbeslutet från år 2000 om att landets kollektivtrafikmedel skall anpassas senast år 2010 för människor med funktionshinder, inkluderades inte taxitrafiken uttryckligen. År 2004 bestämde

Vägverket i ett annat sammanhang att riksdagens beslut skall utökas till att omfatta taxitrafiken så att hela transportutbudet blir tillgängligt för människor med funktionshinder. I Storbritannien och Australien finns redan lagstiftning som kräver att nyinköpta taxibilar är anpassade på det sättet.

Fördelarna med att landets samtliga taxifordon anpassas för rullstolsburna kunder är att en stor del av dagens färdtjänstbussresor kan genomföras med vanlig taxi där den enskilde, med hjälp av samhällssubventioner, själv kan välja bland många konkurrerande företag. Detta ökar rörligheten och valfriheten hos funktionshindrade i framför allt arbetsför ålder och förbättrar deras möjligheter att delta i samhället på lika villkor, vilket också visats i ett projekt – Taxi för alla – som genomfördes i Stockholms län under åren 2001–2002.

Nationalekonomen Stefan de Vylder, som utvärderat projektet ekonomiskt och kvalitativt, har funnit att det finns mycket som talar för att rullstolstaxi är ett mer kostnadseffektivt alternativ än färdtjänst. Mot den bakgrunden bör regeringen återkomma till riksdagen med förslag om hur även en anpassning av taxifordon för funktionshindrade skall ske till år 2010.

I motion 2005/06:So638 av Erik Ullenhag m.fl. (fp) uppmärksammas att Unga Synskadade tillsammans med Samtrafikens Stationskommitté, i syfte att underlätta byten mellan olika transportslag för funktionshindrade, har tagit fram ett förslag om s.k. neutrala stationsvärdar. Förslaget innebär i korthet en form för samverkan där stationsvärdar samfinansieras mellan samverkansparterna (yrkande 5).

Biljettkontroll i kollektivtrafiken

Martin Andreasson (fp) pekar i motion 2004/05:T428 på bl.a. de ekonomiska konsekvenserna av fuskåkning i kollektivtrafiken. I syfte att minska detta problem efterfrågas en översyn av den lagstiftning som reglerar kontrollen av färdbevis. En utgångspunkt bör vara att biljettkontrollanterna i kollektivtrafiken ges samma befogenheter som kontrollanter vid järnvägen.

Gabriel Romanus (fp) föreslår i motion 2004/05:T429 att biljettkontrollanter i tunnelbana och annan kollektivtrafik skall ges samma befogenheter som kontrollanter vid järnvägen, detta i syfte att minska problemet med fuskåkning och det ekonomiska bortfall som detta innebär för kollektivtrafiken.

Biljetter och taxor i kollektivtrafiken

Cecilia Wikström (fp) påminner i motion 2004/05:T237 om att det tidigare varit möjligt att lösa biljetter till en skolklass på Uppsalapendeln till rabatterat pris. Sedan denna biljettyp försvunnit har det blivit svårare att anordna studiebesök i Stockholm, särskilt i de fall elever inte har möjlighet att själva bekosta biljetten. Motionären menar att den s.k. klassbiljetten borde återinföras på denna sträcka (yrkandena 1 och 2).

Cecilia Wikström (fp) framför samma förslag i motion 2005/06:T242 (yrkandena 1 och 2).

Ulf Nilsson m.fl. (fp) pekar i motion 2005/06:T403 på det framgångsrika samarbetet mellan danska och svenska lärosäten. För att underlätta vidare utbyte föreslås lägre priser på studenternas tågresor på Öresundsbron (yrkande 3).

Kenneth Lantz (kd) anför i motion 2005/06:T459 att prissättningen på Öresundsbron missgynnar färjeförbindelsen i norra Öresund samt att detta går emot intentionerna i det mellan Sverige och Danmark tecknade avtalet om Öresundsbron.

Barbro Feltzing (mp) efterlyser i motion 2005/06:T370 ett för Sverige hel-täckande riksresekort som kan utgöra betalningsmedel för all persontrafik på land och till sjöss. Detta skulle enligt motionären underlätta kollektivt resande, vilket är en förutsättning för att minska biltrafiken och ett led i att genomföra det långsiktigt hållbara samhället.

Likalydande förslag framförs i motion 2004/05:T230 av Barbro Feltzing (mp).

Åsa Lindestam (s) efterfrågar i motion 2004/05:T492 en politik som ger alla landets studenter samma möjlighet att pendla till en rimlig kostnad. Enligt motionären finns det i dag stora skillnader mellan olika landsdelar i detta avseende. Som exempel anges att resenärer från Söderhamn och Hudiksvall tvingas betala betydligt mer för en resa till Stockholm än de i Gävle.

Enligt motion 2004/05:T504 av Kenth Högström m.fl. (s) är pendling över vissa länsgränser fortfarande ett problem, eftersom trafiken bedrivs av olika huvudmän. Mot denna bakgrund efterlyses åtgärder i syfte att stimulera länstrafikbolagen att möjliggöra arbetspendling över länsgränser till rimliga kostnader.

Likalydande förslag framförs i motion 2005/06:T515 av Per-Olof Svensson m.fl. (s).

Margareta Israelsson m.fl. (s) konstaterar i motion 2005/06:T532 att priset på kollektiva resor i Mälardalsregionen varierar kraftigt, beroende på vilka färdmedel som används och vilka länsgränser man tvingas passera. Regeringen föreslås ta initiativ till överläggningar för att åstadkomma ett rättvisare avgiftssystem för pendlarna i Mälardalen.

Lars Wegendal (s) betonar i motion 2005/06:T541 vikten av att stimulera vidareutbildning och ett livslångt lärande. Motionären argumenterar mot denna bakgrund för att även vuxenstuderande borde få rabatt på sina resor med allmänna kommunikationer.

Rossana Dinamarca och Kalle Larsson (båda v) uppmärksammar i motion 2005/06:T449 att det 2006 är 50 år sedan klass tre togs bort på tågen. Motionärerna argumenterar att det nu är dags att ta ytterligare ett steg och avskaffa klassamhället inom transportpolitiken genom att ta bort resterande klassindelning på tågen.

Upphandling av Gotlandstrafiken m.m.

Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) kräver i motion 2005/06:T31 att Gotlandstrafiken ges långsiktigt förutsägbara spelregler med rimliga priser. Det är statens ansvar att ge hela landet likvärdiga transportmöjligheter, vilket även måste gälla Gotland (yrkande 9).

I motion 2004/05:T254 av Nils Fredrik Aurelius (m) och Chatrine Pålsson (kd) anges att en matartrafik från Oskarshamn till Gotland, via Byxelkrok, skulle skapa nya turistvägar samt bättre förutsättningar för Öland, Gotland och regionen i stort. Rikstrafiken föreslås ta med sträckan Byxelkrok–Oskarshamn i nästa upphandling av Gotlandstrafiken.

Enligt vad som anges i motion 2005/06:T395 av Ewa Björling (m) är de aviserade prishöjningarna på färjan mellan Gotland och fastlandet oacceptabla, då de skulle få allvarliga konsekvenser för den ekonomiska utvecklingen på Gotland. Rikstrafiken föreslås därför utarbeta långsiktiga och stabila regler för Gotlandstrafiken.

Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) anger i motion 2005/06:T497 att staten har ett övergripande ansvar för Gotlandstrafiken. Enligt motionärernas mening är det därför otillfredsställande att denna trafik ständigt är föremål för omprövningar och ifrågasättanden. Det är angeläget att Gotlandstrafiken får verka under långsiktiga spelregler (yrkande 8).

Helena Bargholtz (fp) ställer sig i motion 2004/05:T426 positiv till flera av de förslag som framfördes i utredningen Garanterad transportstandard för Gotland. Kostnaderna för godstransporter till ön skall vara jämförbara med motsvarande transport på land, det bör finnas trafik till två hamnar på fastlandet och det s.k. Gotlandstillägget bör avvecklas (yrkande 1).

I motion 2005/06:T233 argumenterar Helena Bargholtz (fp) för att färjan till Gotland i princip bör betraktas som en allmän väg och att ansvaret för Gotlandstrafiken därmed flyttas över till Vägverket, samtidigt som kostnaden för färjetrafiken överförs till denna myndighets budget.

Yvonne Ångström (fp) talar i motion 2005/06:T364 om färjetrafiken över Kvarken samt dess betydelse för Västerbottens och Umeåregionens befolkning och näringsliv. Staten bör enligt motionärernas mening se över möjligheterna att stödja denna trafik ekonomiskt.

Erling Bager m.fl. (fp) anger i motion 2005/06:T559 att Gotlandstrafiken bör betraktas som en allmän väg till havs, och att förbindelsen därmed måste säkerställas även fortsättningsvis (yrkande 26).

I motion 2003/04:T451 av Agne Hansson (c) anges att en färjeförbindelse mellan Oskarshamn och Byxelkrok på norra Öland avsevärt skulle förbättra trafiksäkerheten och skona miljön, inte minst eftersom många fritidshusägare och campinggäster på norra Öland, hemmahörande i Mälardalsområdet, skulle slippa färdas runt i 17 mil via bron och på land.

I motion 2004/05:T440 anger Roger Tiefensee (c) att färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet utgör en ersättning för den transportinfrastruktur som utan kostnad ställs till befolkningens förfogande i övriga delar av landet. Samhället bör utifrån detta perspektiv betala skillnaden mellan vad transporter kostar på färjan och på land.

Likalydande förslag framförs av Agne Hansson och Staffan Danielsson (båda c) i motion 2005/06:T397.

Staffan Danielsson och Agne Hansson (båda c) talar i motion 2005/06:T398 om Gotlandstrafiken. Enligt motionärerna måste det transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet även gälla Gotland. Staten måste därför tillföra resurser för att möjliggöra en god trafikstandard vad gäller komfort, tillgänglighet och pris.

I motion 2004/05:T349 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) anges att Gotlandstrafiken i väsentliga avseenden skiljer sig från övrig av Rikstrafiken upphandlad trafik, inte minst eftersom den omfattar såväl gods- som persontrafik och då den utgör den enda möjliga transportlänken till ön. Utifrån ett helhetsperspektiv ter det sig därför enligt motionären naturligt att se båttrafiken mellan Gotland och fastlandet som en naturlig del av landets vägnät. Ansvaret för Gotlandstrafiken föreslås följaktligen flyttas från Rikstrafiken till Vägverket.

Karin Thorborg m.fl. (v) uppmärksammar i motion 2005/06:T337 färjetrafikens betydelse för Gotland. Enligt motionärerna bör sjötrafiken till och från Gotland ges status som allmän väg. Utifrån detta synsätt bör det utredas huruvida ansvaret för förbindelsen skall överföras till Vägverket.

Agneta Ringman (s) pekar i motion 2003/04:T274 på de positiva konsekvenserna av Ölandsbron. Samtidigt konstateras att bron i viss mening har gjort Öland mer sårbart och att många invånare på grund av brons placering tvingas resa långt för att komma till fastlandet. Mot denna bakgrund efterfrågas en utredning av möjligheterna att åter inrätta färjetrafik till ön.

En positiv utveckling på Öland och Gotland förutsätter goda kommunikationer. I motion 2004/05:T341 av Agneta Ringman m.fl. (s) föreslås därför att en färjeförbindelse mellan Öland och Gotland utreds. Enligt motionären kan en sådan förbindelse stärka båda öarnas position som attraktiva resmål.

Sylvia Lindgren (s) välkomnar i motion 2004/05:T401 de under senare år kortade restiderna till och från Gotland. Att priserna blivit högre är dock oroande och kan ha negativa effekter för öns utveckling.

I motion 2005/06:T557 av Christer Engelhardt och Lilian Virgin (båda s) krävs att standarden på färjeförbindelsen till Gotland bevaras på dagens nivå. Motionärerna, som är oroliga för de höjda biljettpriiser som kan bli följden av högre oljepriser, menar att det bolag som bedriver trafiken bör få sjöfartsstöd och på så sätt kompenseras för de högre oljepriserna.

Karin Svensson Smith m.fl. (–, mp) föreslår i motion 2005/06:T322 att ansvaret för Gotlandstrafiken överförs från Rikstrafiken till Vägverket, eftersom färjeförbindelsen utifrån ett transportperspektiv har fler likheter med en landsväg än med övrig av Rikstrafiken upphandlad trafik (yrkande 1).

För att skapa stabila förutsättningar för utvecklingen på Gotland föreslås vidare att regeringen garanterar en långsiktig färjetrafik med dagens standard mellan Gotland och fastlandet (yrkande 2).

Upphandling av järnvägstrafik

Jörgen Johansson och Roger Tiefensee (båda c) kräver i motion 2005/06:T20 ökat statligt stöd till tågsträckan Uppsala–Sala–Västerås–Kolbäck–Eskilstuna–Norrköping, inte minst mot bakgrund av förslaget om indraget stöd till flygplatsen i Västerås, som kommer att försämra transportmöjligheterna i den aktuella regionen (yrkande 2).

Kollektivtrafiken mellan Storuman och Hällnäs utgörs i dag av bussförbindelser, ett alternativ som ur ett miljöperspektiv är sämre än järnvägstrafik. Yvonne Ångström (fp) efterfrågar mot denna bakgrund, i motion 2004/05:T252, en utredning av möjligheterna att åter bedriva spårbunden trafik på denna sträcka.

Johan Pehrson (fp) kräver i motion 2005/06:T508 förbättrade pendlingsmöjligheter mellan Örebro och Stockholm. Enligt motionären har tågtrafiken på denna sträcka under senare tid blivit allt sämre, vilket innebär att integrationen i regionen tappar kraft samt att många som är beroende av förbindelsen tvingas flytta.

Torsten Lindström (kd) argumenterar i motion 2004/05:T298 för att tågsträckan Uppsala–Sala–Västerås–Kolbäck–Eskilstuna–Norrköping även fortsättningsvis skall drivas med statligt stöd. Vidare ser motionärerna det som angeläget att staten även fortsättningsvis tar ett aktivt ansvar för tågtrafiken i Bergslagen eftersom denna för invånarna är en förutsättning för pendling till arbete och studier (yrkandena 7 och 8).

Torsten Lindström (kd) understryker i motion 2005/06:T490 vikten av tågtrafiken på sträckan Uppsala–Sala–Västerås–Kolbäck–Eskilstuna–Norrköping. Statligt stöd till trafiken måste därför finnas (yrkande 8).

Motionären uppmärksammar även tågtrafiken i Bergslagen och dess betydelse för regionen. Enligt motionären måste staten även fortsättningsvis ta ett aktivt ansvar för denna trafik (yrkande 9).

Mot bakgrund av de försämringar som många resenärer upplevt finns det enligt motionären anledning att överväga ett förändrat huvudmannans- och utförarskap (yrkande 10).

Håkan Larsson (c) framför i motion 2004/05:T338 invändningar mot Rikstrafikens besparingsprogram, eftersom det enligt motionären får allvarliga negativa konsekvenser för den interregionala kollektivtrafiken. Rikstrafikens möjligheter att upphandla interregional trafik måste i stället förbättras (yrkande 1).

Motionären efterlyser även åtgärder för att förverkliga snabba tågförbindelser på hela sträckan mellan Östersund och Trondheim, ett arbete som måste bedrivas i samarbete med Norge (yrkande 3).

Anders Larsson (c) kräver i motion 2005/06:T499 att Rikstrafiken ges ansvar att åstadkomma en förbättrad persontrafik mellan Karlstad och Borlänge (yrkande 3).

Järnvägstrafiken mellan Uppsala och Norrköping, via Västerås, Eskilstuna, Flen, Katrineholm, (Uven), är en viktig del av infrastrukturen i östra Mellansverige. I motion 2005/06:T472 av Fredrik Olovsson och Reynoldh Furustrand (båda s) efterlyses ett långsiktigt hållbart avtal mellan regionen och Rikstrafiken angående den trafik som bedrivs på sträckan.

Förslag med samma innebörd framförs i motion 2005/06:T529 av Pia Nilsson m.fl. (s).

Lennart Axelsson m.fl. (s) vill i motion 2005/06:T474 betona vikten av att Bergslagsregionen ges möjlighet att utvecklas, med vetskapen om att trafiksystemen är trygga och stabila över tiden. Det är enligt motionärernas mening en avgörande förutsättning för bygdens utveckling.

Alf Eriksson och Arne Kjörnsberg (båda s) efterfrågar i motion 2005/06:T482 en snabbtågsförbindelse mellan Halmstad och Stockholm. Resandunderlaget är enligt motionärerna väl så stort som på många andra snabbtågssträckor (yrkande 1).

Tommy Ternemar m.fl. (s) påpekar i motion 2005/06:T564 att det efter nedläggningen av Linx inte finns daglig tågtrafik mellan Oslo och Stockholm samt att detta går emot den politiskt uttalade målsättningen om en stärkt tågtrafik i den nordiska triangeln. Motionären kräver att åtgärder vidtas för att återupprätta denna trafik.

Utskottets ställningstagande

Övergripande kollektivtrafikfrågor

Utskottet vill inledningsvis klargöra att kollektivtrafiken är ett viktigt medel i arbetet med att uppnå det övergripande transportpolitiska målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem. Utskottet har mot denna bakgrund tidigare (bet. 2003/04:TU1) välkomnat att Kollektivtrafikkommittén i det till regeringen överlämnade slutbetänkandet Kollektivtrafik med män-

niskan i centrum föreslagit ett antal åtgärder för att främja kollektivtrafikens utveckling och därmed också förbättra förutsättningarna att uppnå de transportpolitiska målen. Med hänvisning till frågans vikt förutsatte utskottet vidare att regeringen snarast möjligt skulle återkomma till riksdagen med en redovisning av sin bedömning i bl.a. dessa frågor.

Utskottet ser därför positivt på att även regeringen lägger stor vikt vid kollektivtrafikens möjligheter att bidra till utvecklingen mot de transportpolitiska målen. Det nya etappmålet för ett tillgängligt transportsystem, med innebörden att kollektivtrafikens andel av antalet resor bör öka, är ett uttryck för detta.

Utskottet välkomnar mot denna bakgrund att regeringen nu avser att vidta ett antal åtgärder för att utveckla kollektivtrafiken. Det aviserade uppdraget till Banverket om att ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafiken prioriterar enligt utskottets mening ett antal viktiga delområden och kommer att vara ett viktigt verktyg i det fortsatta utvecklingsarbetet.

Det i strategin utpekade området *samordning av system för information, bokning och biljetthantering*, har av Kollektivtrafikkommittén uppmärksamats som ett medel i arbetet med att skapa en mer attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Utskottet delar denna bedömning, som även framförts i ett antal motioner, och förutsätter att detta arbete kan resultera i att landets resenärer tryggas smidiga och attraktiva kollektiva förbindelser oberoende av att en resa kan förutsätta utnyttjande av flera transportföretag. Kan inte detta arbete slutföras snarast är utskottet inte främmande för att överväga en skärpt lagstiftning för att få till stånd den åsyftade samordningen.

Området *attraktiva, tillgängliga och effektiva bytespunkter* berördes i Järnvägsutredningen. Enligt utskottets mening är det angeläget att möjliggöra kombinerade bil-, cykel- och kollektivresor och därmed minska beroendet av bilresor, vilket är positivt inte minst för miljön, trafiksäkerheten och tillgängligheten.

Det tredje området i handlingsplanen, en *kraftsamling för en tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade m.m.* kommer utskottet att behandla i nästkommande avsnitt om handikappanpassningen av kollektivtrafiken.

Enligt utskottets mening kan även utökade ekonomiska incitament vara ett sätt att öka kollektivtrafikens attraktionskraft. Den av regeringen aviserade utredningen om skattelättnader för att stimulera kollektivt resande är därför angelägen.

Utskottet vill även uppmärksamma den av regeringen aviserade översynen av lagstiftningen på kollektivtrafikområdet. Enligt propositionen kommer denna översyn att omfatta ett antal områden som utskottet tidigare behandlat och som även uppmärksamats i här behandlade motioner. Det gäller exempelvis de kollektivtrafikansvarigas ansvar för att utarbeta långsiktiga och strategiska planer för den lokala och regionala kollektivtrafiken, förändringar av lagstiftningen i syfte att underlätta en förbättrad och samordnad kollektivtrafik i glesbygd, handikappanpassning av kollektivtra-

fiken och sanktionsmöjligheter mot resenärer som inte betalat. Mot bakgrund av dessa frågors vikt förutsätter utskottet att detta arbete prioriteras samt att regeringen återkommer till riksdagen med sina bedömningar i de frågor som uppmärksammats.

Utskottet vill slutligen kommentera ett antal motionsförslag där ökade inslag av konkurrens och marknadslösningar i kollektivtrafiken efterfrågas. Enligt utskottets mening lämpar sig transportsystemet föga för totala marknadslösningar. För att säkerställa de transportpolitiska målen måste samhället på olika sätt sätta upp villkor och ramar för transportsystemet. Samhällsekonomiska effekter, stordriftsfördelar och naturliga monopol är också frågor som måste uppmärksammas så att marknadsmässiga lösningar förenas med en väl utformad och effektiv transportförsörjning. Detta gäller inte minst för kollektivtrafiken, där det offentliga åtagandet under lång tid varit stort mot bakgrund av ovanstående resonemang. Enligt utskottets mening bör därmed aktuella motionsförslag inte föranleda riksdagen någon åtgärd. Motionsförslagen avstyrks följaktligen

Handikappanpassning av kollektivtrafiken

Ett målet för ett tillgängligt transportsystem anger att kollektivtrafiken bör vara tillgänglig för funktionshindrade senast år 2010. För att detta mål skall vara möjligt att uppnå krävs enligt utskottets bedömning en kraftsamling inom området. Samtliga aktörer måste engageras och aktivt medverka i arbetet. Utskottet ser därför med stor tillfredsställelse på att detta är ett av tre prioriterade områden i det i propositionen beskrivna nationella handlingsprogrammet för kollektivtrafiken. Den motionsledes uppmärksammade frågan om handikappanpassning av taxiflottan kan enligt utskottet uppmärksammas i detta sammanhang. Utskottet avser att följa utvecklingen mot detta mål kontinuerligt och förutsätter att regeringen inom ramen för den årliga mål- och resultatuppföljningen redovisar sin bedömning av utvecklingen. Berörda motionsförslag avstyrks mot denna bakgrund.

Biljettkontroll i kollektivtrafiken

I två motionsförslag uppmärksammas fuskåkandet i kollektivtrafiken. Enligt motionärerna bör biljettkontrollanterna i kollektivtrafiken ges samma befogenheter som kontrollanter vid järnvägen. Utskottet konstaterar att fuskåkande innebär bl.a. ett inkomstbortfall för kollektivtrafiken och därmed minskar utrymmet för investeringar och en angelägen utveckling av denna trafik. En lösning av frågan är därför av betydelse. Enligt utskottets mening bör den därför uppmärksammas i regeringens aviserade översyn av lagstiftningen inom kollektivtrafikområdet. Syftet med motionsförslagen blir därmed enligt utskottets mening tillgodosedda i väsentlig del, och avstyrks följaktligen.

Biljetter och taxor i kollektivtrafiken

I detta avsnitt behandlas motionsförslag om biljettpriser på vissa sträckor, införande av nya biljettyper samt avskaffandet av klassindelningen på tåg. Med anledning av dessa förslag vill utskottet påminna om de transportpolitiska principer som utskottet ställt sig bakom. Enligt dessa skall beslut om transportproduktion ske i decentraliserade former samtidigt som konkurrens mellan olika trafikutövare och transportalternativ främjas. Detta innebär enligt utskottet att staten inte bör fatta beslut om priser och biljettyper. Besluten skall i stället tas i decentraliserade former och utgöra ett medel i konkurrensen mellan olika transportutövare och transportslag. Motionsförslagen avstyrks därmed.

Upphandling av Gotlandstrafiken m.m.

Utskottet vill inledningsvis understryka att staten har ansvar för att det finns likvärdiga transportmöjligheter i hela landet samt att detta gäller även Gotland. I detta avseende får Gotland inte ges sämre villkor än övriga landet. Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet ersätter de vägar och broar som samhället ställer till förfogande utan kostnad för nyttjarna i övriga landet. Det motiverar att speciella insatser görs av staten för att motverka de transport- och konkurrensnackdelar som Gotland har. Stödet till Gotlandstrafiken är i grunden en satsning som förbättrar konkurrenskraften så att även Gotland kan bidra till den svenska tillväxten. Denna trafik måste därför ges långsiktiga och stabila förutsättningar.

Givet denna trafiks betydelse för Gotland har regeringen i den ekonomiska vårpropositionen för 2006 föreslagit att ytterligare medel tillförs för ändamålet så att försämringar av Gotlandstrafiken kan undvikas till följd av ökade bränslekostnader. Enligt utskottets mening finns det därmed för närvarande inte anledning att vidta ytterligare åtgärder. Syftet med motionsförslag om standarden på färjetrafiken tillgodoses enligt utskottets mening genom det av regeringen föreslagna medelstillskottet.

Frågan om hur det statliga ansvaret för denna trafik bäst uttrycks, exempelvis genom att ansvaret överförs till Vägverket eller genom att färjeleden likställs med allmän väg, diskuteras i några motioner. Några förändringar av rådande ordning, där trafiken upphandlas av Rikstrafiken, är enligt utskottet inte motiverad i dagsläget. Enligt vad utskottet erfarit prövar Rikstrafiken inom sitt uppdrag att utföra en ny långsiktig trafikupphandling en rad organisatoriska och strukturmässiga förutsättningar för trafiken i syfte att trygga en tillfredsställande, effektiv och miljövänlig trafiklösning. Motionsförslagen avstyrks.

Angående det s.k. Gotlandstillägget vill utskottet påminna om att regeringen tidigare angivit att det inte finns finansiellt utrymme att avveckla detta. Utskottet förutsätter liksom vid tidigare behandling att regeringen återkommer till riksdagen så fort förutsättningar finns för att lösa frågan.

Slutligen vill utskottet kommentera motionsförslagen om att inrätta ytterligare färjelinjer, exempelvis över Kvarken till Finland. Enligt utskottets mening bör det ankomma på Rikstrafiken och regeringen att, i enlighet med det transportpolitiska målet och meddelade riktlinjer för trafikupphandlingen samt inom givna ekonomiska ramar, närmare bedöma vilken trafik som staten bör upphandla. Dessa motionsförslag avstyrks därmed.

Upphandling av järnvägstrafik

I detta avsnitt samlade motionsförslag uppmärksammar Rikstrafikens trafikupphandlingar, främst av trafik på enskilda järnvägssträckningar. Enligt utskottets mening bör det inte ankomma på riksdagen att lägga fast på vilka nationella eller internationella förbindelser 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. Dessa motionsförslag avstyrks därmed.

Persontrafik på järnväg

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser det väsentligt att järnvägen ges förutsättningar att spela en viktig roll som ett effektivt, miljövänligt och energisnålt transportmedel. Riksdagen bör därför bifalla regeringens förslag om en fortsatt balanserad utveckling av järnvägspolitiken och avslå yrkanden som efterlyser en total avreglering av persontrafiken på järnväg. Ökad samverkan mellan den regionala och den interregionala järnvägstrafiken bör som helhet kunna bidra till att förbättra pendlingsmöjligheterna inom ett större geografiskt område än länet. Resenärernas möjligheter att pendla över dagen till arbete och studier inom länet samt över länsgräns bör förbättras. Detta innebär att Rikstrafiken fortsatt bör kunna göra insatser i olika former för att komplettera trafik som i huvudsak faller under trafikhuvudmännens ansvar.

Jämför reservation 27 (m, fp, kd, c).

Bakgrund

Ansvaret för järnvägstrafiken

Ansvaret för persontrafik på järnväg är i dag fördelat på tre olika aktörer: SJ AB, Rikstrafiken och trafikhuvudmännen. SJ AB har ensamrätt på den länsgränsöverskridande järnvägstrafik som bedrivs på kommersiella villkor. Rikstrafiken upphandlar sådan länsgränsövergripande järnvägstrafik som är

företagsekonomiskt olönsam, om denna är samhällsekonomiskt motiverad. Trafikhuvudmännen har ansvaret för lokal och regional kollektivtrafik inom länen.

Vissa utredningar

Järnvägsutredningen

Den 31 maj 2001 bemyndigades dåvarande chefen för Näringsdepartementet att tillkalla en särskild utredare för att göra en bred översyn av organisationen och lagstiftningen inom järnvägssektorn. Järnvägsutredningen har avlämnat sitt huvudbetänkande Järnväg för resenärer och gods (SOU 2003:104).

Såvitt gäller *tillträde till marknaden för persontrafik* på järnväg föreslår utredaren en modell där en ökad konkurrens om resenärerna kan kombineras med ett av samhället garanterat och styrt utbud. Modellen innebär i korthet att

- licensierade järnvägsföretag tillåts bedriva kommersiell persontrafik i konkurrens över hela det svenska järnvägsnätet. Det skall således inte råda något monopol vare sig i operatörsledet eller i organisatörsledet. För den linjebundna persontrafiken bör denna organiseringsrätt dock regleras och kontrolleras genom ett tillståndsförfarande.
- Rikstrafikens och trafik huvudmannens roll skall i första hand vara att planera och skapa förutsättningar för att det trafikutbud med villkor som samhället vill se och garantera kommer till stånd. Rikstrafiken och trafik huvudmännen skall beskriva och motivera det önskade utbudet i långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram, att kommersiell trafik kan vara en del av detta utbud men att Rikstrafiken och trafik huvudmännen också kan välja att skapa förutsättningar för utbudet genom bidrag eller upphandling av trafik eller genom andra stimulansåtgärder, och att upphandling av trafik bör göras när de kommersiella aktörerna inte bedöms kunna åstadkomma ett i tiden hållbart utbud som ligger i linje med resenärs- och medborgarintresset. Ansvaret för att organisera och i förekommande fall upphandla sådan trafik bör, liksom i dag, åvila Rikstrafiken och trafik huvudmännen.

För att få bedriva linjebunden järnvägstrafik måste den som organiserar trafiken således ha ett trafikeringstillstånd som föreslås utfärdas av Järnvägsstyrelsen. En trafikutövare som anser sig lida skada av att ny trafik etableras skall kunna påkalla s.k. skadlighetsprövning. Innebörden av det föreslagna regelsystemet är att

- trafikeringstillstånd skall ges om det inte görs sannolikt att den avsedda trafiken i betydande mån skulle komma att skada förutsättningarna att bedriva redan etablerad järnvägstrafik, att trafikeringstillstånd dock alltid skall ges om det leder till att en avsevärt bättre trafikförsörjning uppnås,

- den som bedriver kommersiell trafik dock inte kan påkalla en skadlighetsprövning gentemot annan kommersiell trafik,
- trafikeringstillstånd kan förenas med järnvägsspecifika villkor som reglerar hur trafikutövaren skall informera om sina resor, hur biljett-samverkan skall ske, hur funktionshindre skall ges service m.m.,
- ytterligare villkor som kan behöva utfärdas för den linjebundna trafiken kan utfärdas även under tiden för tillståndet,
- tillstånd kan dras in om tillståndsinnehavaren på ett väsentligt sätt avviker från villkoren för tillståndet och
- beslut om trafikeringstillstånd kan överklagas hos regeringen.

Utredaren lämnar även förslag till åtgärder som syftar till att skapa en sund, kommersiellt verkande *fordonsmarknad*. Utredarens ställningstagande innebär följande:

- Fordon, liksom andra insatsresurser, bör tillhandahållas under likvärdiga villkor till samtliga operatörer på en successivt utvecklad marknad för nya och gamla fordon.
- Etablering av fordonsbolag med uppgift att tillhandahålla fordon och service i anslutning till förhyrning och nyttjande av fordonen bör uppmuntras.
- Fordonen bör utgöra ett konkurrensmedel gentemot resenärerna och i järnvägsföretagens erbjudanden i samband med upphandling, att finansiella bindningar till följd av eget fordonsinnehav inte bör få återopas i samband med skadlighetsprövning.
- Rikstrafiken bör avlastas betalningsansvar för fordon som inte kommer till användning i upphandlad regional trafik. Rikstrafiken kan annars av finansiella skäl tvingas till ställningstaganden som leder till felaktiga avväganden i upphandlingen av trafik.
- SJ AB, i samband med att man ser över sin affärsplan, bör också ta ställning till vilka fordon som behövs för den fortsatta verksamheten.
- Övertaliga fordon förs över till ASJ, på marknadsmässiga villkor.
- ASJ svarar för svenska statens betalningsförpliktelser för de järnvägsfordon som berörs av de leasingavtal som SJ ingick under 1990-talet.
- ASJ hyr ut eller, när det är förenligt med finansieringsvillkor och andra villkor, säljer de fordon myndigheten förvaltar till järnvägsföretag eller andra auktoriserade verksamhetsutövare. Uthyrning eller försäljning skall ske till marknadsmässiga villkor.
- Stöd till lokal eller regional trafik i framtiden bör utgå som allmänt stöd i stället för som nyligen beslutats i form av riktade investerings- eller hyresbidrag.
- Värdet av fordon skall redovisas till fullt marknadsmässigt värde oavsett om anskaffning subventionerats eller ej. Bidrag skall redovisas öppet så att korrekta överväganden om konkurrensförhållanden kan göras vid utfärdandet av trafikeringstillstånd.

Näringsdepartementets promemoria Vem får köra var?

Vid remissbehandlingen av Järnvägsutredningens förslag framkom varierande uppfattningar hos remissinstanserna om förslaget. Bland annat påpekade flera remissinstanser att någon ordentlig konsekvensanalys inte gjorts av det förslag utredningen slutligen ställde sig bakom efter ett val mellan flera alternativ. Inom Näringsdepartementet upprättades mot denna bakgrund promemorian Vem får köra var? den 17 december 2004.

Enligt promemorian är det ännu för tidigt att släppa marknadstillträdet helt fritt för persontransporter på järnväg, bl.a. eftersom de funktioner som reglerar och stöder en öppen järnvägsmarknad inte är klara eller är i behov av ytterligare förberedelser. Som exempel anges fordonsförsörjningen samt tillämpningen av prioriteringskriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet.

För att säkerställa konkurrens på lika villkor för företag på nationella och internationella marknader föreslås en stegvis marknadsöppning. Inledningsvis bör marknaderna för chartertrafik och nattågstrafik öppnas. Vidare bör det övervägas att därefter, på prov, släppa marknadstillträdet fritt på en kommersiellt bärkraftig järnvägssträcka. Under den förberedande perioden måste marknadsfunktioner och tillsynsfunktioner utvecklas, samt rutiner utformas för tillämpning av prioriteringskriterier för tilldelning av spårkapacitet.

Enligt promemorian måste rollfördelningen, mellan myndigheter och bolag samt mellan staten och den lokala/regionala nivån, klargöras. Rikstrafiken skall ges i uppdrag att sluta en trafikeringsöverenskommelse om ett basutbud av långväga trafik med SJ, vilket skall ske i samråd med regionala intressenter. SJ ges som motprestation ensamrätt på dessa delmarknader fram till dess marknaden öppnas för konkurrens. Detta kommer enligt promemorian att öka stabiliteten i trafikförsörjningen. Överenskommelsen skall minst omfatta snabbtågstrafiken och övrig långväga dagtågstrafik på de marknader som i dag har sådan trafik. Merkostnader skall täckas inom ramen för företagets avkastningskrav genom att staten avstår från utdelning och i stället direktfinansierar utgiften inom ramen för SJ:s ekonomi.

Trafikhuvudmännen bör kunna ta ett ökat ansvar för järnvägstrafik över länsgräns på samma sätt som de i dagsläget tar huvudansvaret för den kollektiva pendlingstrafiken inom länen. Detta i syfte att tillgodose daglig arbetspendling inom arbetsmarknadsregioner i ett storregionalt perspektiv. I likhet med vad som gäller för trafik inom länen bör trafikhuvudmännens planeringsansvar följas av finansieringsansvar.

För att definiera och avgränsa trafikhuvudmännens utökade uppgifter för daglig storregional arbetspendling, föreslås ett nytt system som inte enbart baseras på länsgränserna. Systemet bör utgå från en segmentering av marknaderna på en järnvägssträcka dels för daglig storregional arbetspendling, dels för långväga resande. Trafikeringsrätt till trafikhuvudmännen bör ges genom ett tillståndsförfarande om fler än en länsgräns passeras. Kriterier bör utarbetas för att förhindra att denna trafik i alltför hög grad konkurre-

rar med den långväga kommersiella trafiken. Samordning med bl.a. SJ:s trafik och upphandlad interregional trafik skall vara ett villkor för trafikhuvudmännen. Eftersom det finns starka kopplingar mellan trafikeringsrättigheter och kapacitetstilldelning på järnvägsnätet, föreslås att Banverket blir tillstånds- och tillsynsmyndighet för trafikeringsrätt till trafikhuvudmännen. Banverket skall också kunna meddela förhandsbesked beträffande tillgänglig kapacitet i de fall större nya trafiksystem planeras. Besluten om trafikeringsrätt skall kunna överklagas till Järnvägsstyrelsen.

Förslag till ny lagstiftning i EU

I mars 2004 lade Europeiska kommissionen fram förslag till fyra nya rättsakter på järnvägsområdet, det s.k. tredje järnvägspaketet. Ett av förslagen (KOM [2004] 139 slutlig) behandlar tillträde till marknaden för persontrafik på järnväg. Avsikten med förslaget är enligt kommissionen främst att möjliggöra konkurrens på linjer för höghastighetståg i Central- och Sydeuropa. Förslaget avser emellertid inte bara denna typ av tåg, så det är möjligt att även svensk järnvägstrafik kommer att kunna konkurreras ut på vissa sträckor.

Kommissionen föreslår som grundläggande princip att marknaden öppnas för konkurrens senast den 1 januari 2010, genom införande av tillträde till det europeiska järnvägsnätet för järnvägsföretag som utför internationella persontransporter och som uppfyller säkerhetskrav och andra relevanta tekniska och administrativa krav. Det fria tillträdet föreslås även innebära viss rätt till cabotage, dvs. inrikes trafik även i andra stater än den där järnvägsföretaget har sitt säte. Medlemsstaterna har, enligt förslaget, dock möjlighet att begränsa marknadstillträdet om av samhället upphandlad trafik utsätts för konkurrens som motverkar syftet med upphandlingen genom att den ekonomiska jämvikten för den upphandlade trafiken är hotad.

Under sommaren 2005 lade kommissionen även fram ett ändrat förslag till förordning om hur kontrakt skall tilldelas transportföretag som utför kollektivtrafik på järnväg och väg, KOM (2005) 319 slutlig. Det nya förslaget tar hänsyn till diskussionerna om vitboken om tjänster av allmänt intresse, till rättspraxis (Altmarkdomen) och till de lagförslag om persontrafik på järnväg som håller på att behandlas av EU:s lagstiftande institutioner. Syftet med förslaget är att fastställa ramarna för de behöriga myndigheternas möjligheter att bevilja ensamrätt för företag som utför kollektivtrafik med buss, spårvagn och tåg och fastställa ersättning för transporter som utförs med stöd av allmän trafikplikt. Ett annat syfte är att fastställa en ordning som så lite som möjligt påverkar konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna. Förslaget är i förhållande till tidigare förslag kommissionen lagt fram i samma ärende förenklat och tar större hänsyn till subsidiaritetsprincipen vilket ger de nationella myndigheterna mer handlingsutrymme.

Propositionen

Regeringens förslag: *Marknadssegmenten för chartertrafik och nattågstrafik öppnas under 2007 för konkurrens mellan järnvägsföretag som driver trafik på kommersiella och konkurrensneutrala villkor. SJ AB behåller i övrigt sin ensamrätt för interregional trafik som bedrivs på kommersiella villkor.*

Vidare föreslås att riksdagen godkänner en försöksverksamhet under högst tio år för persontrafik på det statliga järnvägsnätet i delar av Norrland.

I propositionen redogör regeringen för pågående beredning av EU-regler om marknadstillträde till persontrafik på järnväg. Regeringens inställning till förslaget om marknadsöppning för internationell persontrafik på järnväg är att EU bör avvakta genomförandet av tidigare antagna regler om marknadsöppning för järnvägstransporter på godsområdet innan nya steg tas.

Mot bakgrund av att det inte finns något slutligt ställningstagande i EU är regeringens uppfattning att Sverige inte bör gå före de flesta övriga EU-länder med en total marknadsöppning. En marknadsöppning bör ske samtidigt inom EU för att skapa likartade marknadsförutsättningar och konkurrensneutralitet. Genomgripande förändringar av svenska regler för tillträde till marknaden för persontrafik på järnväg bör därför enligt regeringens bedömning göras tidigast då föreslagna framtida EU-regler slutligt har antagits av Europaparlamentet och rådet.

Enligt regeringens bedömning bör marknadsöppningen för långväga persontrafik på järnväg ske stegvis, till dess att en eventuell gemensam marknadsöppning genomförs i hela EU. Marknadsfunktioner och tillsynsfunktioner måste utvecklas och rutiner utformas för tillämpning av prioriteringskriterier för tilldelning av spårkapacitet. En stegvis marknadsöppning bör även samordnas med utbyggnaden av nödvändiga strategiska kapacitetsförbättringar på järnvägsnätet.

Ett steg mot marknadsöppning kan enligt regeringen tas redan nu, genom att marknadssegmenten för chartertrafik och nattågstrafik öppnas för konkurrens mellan järnvägsföretag under 2007.

Såvitt gäller övrig långväga kommersiell trafik gör regeringen bedömningen att SJ AB bör fortsätta att utvecklas så att företaget är förberett att möta nya situationer på marknaden. Genomgripande förändringar av svenska regler för tillträde till marknaden för persontrafik på järnväg bör göras tidigast då föreslagna framtida EU-regler slutligt har antagits. Därför bör SJ AB, förutom i de ovan nämnda fallen med nattågs- och chartertrafik och Norrlandsförsöket, tills vidare behålla sin ensamrätt att utföra och organisera långväga järnvägstrafik på kommersiella grunder.

Angående SJ AB:s ansvar ser regeringen det som angeläget att SJ AB ägnar uppmärksamhet åt följande områden: tillgänglighet, transportkvalitet, säker trafik, god miljö, regional utveckling och jämställdhet. Innebörden av detta specificeras vidare i propositionen.

Den interregionala trafikförsörjningen utförs i första hand med järnvägs- trafik som utförs på kommersiella grunder. Därutöver sker kompletterings- upphandling av olönsam trafik av Rikstrafiken. Enligt regeringens bedömning bör denna myndighet i ökad utsträckning prioritera utveckling av en helhetssyn på och samordning av hela trafiksystemet. Myndigheten bör därför ha tillräcklig analyskapacitet för att få en rimlig överblick över hela trafiksituationen i landet. Rikstrafiken bör ha ansvar för övergripande bristanalyser när det gäller långväga resande och tillgänglighet.

Det noteras i propositionen att det finns begränsningar i dagens svenska marknadsmodell när det gäller resenärers möjligheter att pendla över dagen. Vidare konstateras att det från resenärernas sida framförs önskemål om ett trafikutbud som är stabilt över längre tid. Utifrån regeringens ambition att prioritera resenärernas möjligheter till pendling över dagen förordas ökat samarbete mellan aktörer som har ansvar för trafik inom länen och aktörer som har ansvar för den interregionala trafikförsörjningen.

I samarbetet mellan trafikhuvudmännen och SJ AB menar regeringen att ersättning från trafikhuvudmännen till SJ AB skall vara skälig, marknadsmässig och redovisas öppet. Järnvägsstyrelsen bör enligt regeringens uppfattning ha uppdraget att övervaka att den ersättning som avtalas mellan SJ AB och trafikhuvudman eller Rikstrafiken. Regeringen avser därför undersöka i vilken form ett sådant uppdrag kan ges till Järnvägsstyrelsen.

Regeringen vill vidare pröva om bättre trafiklösningar som främjar regional utveckling kan uppnås genom att trafikhuvudmännen i Norrland erbjuds möjlighet att ta ett större ansvar för trafikeringsdelen av järnvägsnätet i delar av Norrland genom att ensamma få trafikeringsrätt för all linjetrafik under dagtid, dvs. trafik med s.k. dagtåg som inte har den utrustning för sov möjligheter som nattåg har. Ett lämpligt område för försöket är det järnvägsnät som förvaltas av staten mellan Ånge och Sundsvall och norr därom, inklusive Botniabanan. Rikstrafiken bör därför ges uppdrag att närmare föreslå sträckor och andra villkor för en sådan försöksverksamhet. Försöket bör utvärderas efter en lämplig tidsperiod som inte bör vara längre än 10 år.

Fordon för persontrafik på järnväg

Tågoperatörer och upphandlare av persontrafik på järnväg behöver kunna anpassa formerna för fordonsförsörjningen till den verksamhet som skall bedrivas. Det är angeläget att den pågående standardiseringen bl.a. inom EU av järnvägssystem utnyttjas för att skapa rationella och kostnadseffektiva fordonslösningar.

Banverket bör inom ramen för sitt sektorsansvar ges uppdrag att analysera fordonsmarknaden och vilka utvecklingsprojekt som pågår. Utgångspunkten för dessa analyser bör vara ett helhetsperspektiv på utvecklingen av marknaden för fordon och trafik tjänster, järnvägsinfrastrukturens utformning, standardiseringsarbetet inom bl.a. EU samt den tekniska utvecklingen.

Motionsförslag

Martin Andreasson m.fl. (fp) förespråkar i motion 2005/06:T28 en modell där all interregional tågtrafik på stomjärnvägarna öppnas upp för konkurrens mellan olika operatörer. I avvaktan på ett sådant beslut föreslås att en försöksverksamhet, i likhet med den i propositionen föreslagna försöksverksamheten i Norrland, även genomförs i Mälardalsregionen.

Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkar i motion 2005/06:T31 avslag på regeringens förslag om en försöksverksamhet i Norrland. Förslaget är alltför begränsat. Motionärerna förordar i stället klara riktlinjer för en fortsatt avreglering av den svenska järnvägsmarknaden samt ett förändrat regelverk som möjliggör konkurrens på alla stomjärnvägarna (yrkandena 14 och 15).

I motion 2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) anges att en avreglering av persontrafiken på järnväg är nödvändig för att öka järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft. Det nuvarande regelverket, som ger SJ monopol på lönsamma bandelar, måste omgående avskaffas så att alla operatörer kan konkurrera på likvärdiga villkor (yrkande 11).

Enligt vad som anförs i motion 2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) måste järnvägsoperatörerna få konkurrera på lika villkor. Inget företag får gynnas på de andras bekostnad (yrkande 11).

Enligt vad som anförs i motion 2004/05:T212 av Erik Ullenhag och Cecilia Wikström (båda fp) är situationen oacceptabel för de uppemot 25 000 personer som dagligen pendlar mellan Uppsala och Stockholm. Eftersom SJ enligt motionären misslyckas med att få ordning på pendeln föreslås att en åtgärdsplan tas fram för att förbättra situationen (yrkande 1).

Motionärerna föreslår att lönsamma tågsträckor såsom denna konkurrensutsätts genom att SJ:s monopol på dessa sträckor tas bort (yrkande 2).

Ett identiskt förslag framförs av Erik Ullenhag och Cecilia Wikström (fp) i motion 2005/06:T251 (yrkandena 1 och 2).

Erling Bager m.fl. (fp) kräver i motion 2004/05:T468 en total avreglering av godstrafiken på järnväg, inte minst eftersom SJ i dagsläget är en alltför dominerande aktör (yrkande 10). Enligt motionärerna bör samtliga järnvägssträckor konkurrensutsättas eftersom detta skulle gynna kunderna och på sikt sektorns modernisering och attraktionskraft (yrkande 21).

Förslag med samma innebörd framförs av Erling Bager m.fl. (fp) i motion 2005/06:T559 (yrkande 11 och 21).

Enligt vad som anförs i motion 2005/06:T212 av Lennart Fremling m.fl. (fp, m, kd, c) skulle gods- och persontrafiken på järnväg, med rätt beskattning och konkurrensvillor, ha goda förutsättningar att utvecklas. Enligt motionärerna måste kvarvarande monopol inom järnvägssektorn tas bort för att förbättra förutsättningarna i konkurrensavseende (yrkande 2).

Anna Grönlund Krantz (fp) understryker i motion 2005/06:T220 vikten av den i Norrland upphandlade trafiken. Då den myndighet som ansvarar för upphandlingen (enligt motionären) visat prov på såväl oskicklighet som obeslutsamhet, föreslås en utredning om upphandlingen i stället kunde utföras av de berörda kommunerna med samma statliga ekonomiska stöd som i dag.

Ett identiskt förslag framförs av Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp) i motion 2005/06:N304 yrkande 11.

Anna Grönlund Krantz (fp) föreslår i motion 2005/06:T221 att samtliga tåglinjer i landet konkurrensutsätts. En entreprenör skulle exempelvis då kunna trafikera en olönsam linje, med stöd från staten, och samtidigt trafikera en lönsam linje. På så sätt skulle vi få en ökad konkurrens inom tågtrafiken i hela landet och samtidigt kunna ställa högre krav på de entreprenörer som kommer att trafikera de olönsamma sträckorna.

Samma förslag framförs av Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp) i motion 2005/06:N304 (yrkande 12).

Hans Backman (fp) talar i motion 2005/06:T256 om tågsträckan mellan Gävle och Uppsala/Stockholm där biljettpiserna enligt motionären är orimligt höga. Det föreslås att sträckan skall öppnas upp för konkurrens, eftersom detta enligt motionären skulle leda till lägre biljettpiserna.

Lennart Fremling (fp) talar i motion 2005/06:T264 om järnvägens fördelar, inte minst utifrån ett miljö- och trafiksäkerhetsperspektiv. I syfte att öka järnvägens attraktionskraft och utvecklingsmöjligheter måste den enligt motionärens mening dock avregleras ytterligare, såväl nationellt som inom EU (yrkande 2).

Enligt vad som anförs i motion 2004/05:T281 av Ragnwi Marcelind (kd) utgör tidtabellerna och biljettpiserna på sträckan Gävle–Stockholm ett hinder för Gävleregionens utveckling. Motionärerna vill därför att SJ:s monopol på sträckan skall upphävas (yrkande 1). I väntan på detta måste SJ:s avkastningskrav för trafiken på sträckan Stockholm–Gävle anpassas (yrkande 2).

Identiska förslag framförs i motion 2005/06:T250 Ragnwi Marcelind (kd), yrkandena 1 och 2.

I motion 2004/05:T298 understryker Torsten Lindström (kd) att den tilltagande regionförstoringen ställer järnvägens trafikeringsfrågor i fokus. Då många resenärer på senare tid upplevt radikala försämringar av tågtrafiken i Mälardalen föreslås ett förändrat huvudmanna- och utförarskap (yrkande 9).

Johnny Gylling m.fl. (kd) lyfter i motion 2004/05:T459 fram invändningar mot SJ:s särställning på den svenska järnvägsmarknaden. Motionärerna menar att konkurrensen måste förbättras genom att SJ fråntas sin ensamrätt på lönsamma sträckor samt att interregional persontrafik på stomjärnvägarna blir föremål för upphandling (yrkande 11).

Samma förslag framförs av Johnny Gylling m.fl. (kd) i motion 2005/06:T608 (yrkande 11).

I motion 2005/06:T320 av Kenneth Johansson och Jörgen Johansson (båda c) anges att det ökade resandet på Dalabanan, i kombination med uteblivna investeringar, medfört längre restider. En konkurrensutsättning av trafiken på denna sträcka skulle enligt motionärerna leda till förbättringar (yrkande 2).

I motion 2004/05:T379 kräver Peter Pedersen och Karin Thorborg (båda v) att staten tar sitt ansvar som ägare till SJ, och genom ägardirektiv säkerställer en väl fungerande persontrafik där de resandes behov prioriteras, t.ex. på sträckan Stockholm–Värmland. Ägardirektivet skall vidare framhålla den samhällsekonomiska vinsten med en fungerande tågtrafik.

I motion 2005/06:T444 anger Peter Pedersen m.fl. (v) att avregleringar och bolagiseringar förhindrat ett samhällsekonomiskt riktigt nyttjande av järnvägen. Motionärerna vill därför låta utreda förutsättningarna att avbryta avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av gods- och persontrafiken på järnväg (yrkande 1).

Enligt motionärerna bör de transportpolitiska målen, och inte företagsekonomisk vinst, vara ledstjärna för statens åtagande inom järnvägssektorn. Avkastningskravet på SJ bör därför kraftigt reduceras samtidigt som de transportpolitiska målen lyfts fram tydligare i statens ägardirektiv för SJ (yrkande 2).

Såvitt gäller trafikrätterna vill motionärerna att SJ:s ensamrätt till stomlinjerna skall kompletteras med en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet (yrkande 3).

Vidare uppmärksammas att regeringen har möjligheten att ge trafik huvudmän rätt att bedriva interregional trafik. Enligt motionärerna kan detta leda till att SJ, på vissa lönsamma sträckor, konkurreras ut av regionalt subventionerad interregional tågtrafik. Det föreslås att konkurrensutsättningen av interregional persontrafik ersätts av ett statligt ansvar för hela den interregionala och regionala persontrafiken på järnväg (yrkande 4).

Angående tågstationerna anges att dessa utgör en viktig del av järnvägs-systemet. Ansvar för dessa bör därför enligt motionärerna flyttas över från Jernhusen AB till Banverket. Eftersom Banverket redan ansvarar för aktiviteter i anslutning till stationerna finns det uppenbara samordningsvinster (yrkande 5).

I motion 2005/06:T615 av Peter Pedersen (v) välkomnas den senare tidens investeringar i ny järnvägsinfrastruktur. Enligt motionärens mening borde det även finnas möjlighet att återuppta spårtrafik på tidigare trafikerade, nu nedlagda linjer. Åtgärder bör därför vidtas för att på olika sätt underlätta att denna trafik återupptas.

Interregional kollektivtrafik är en förutsättning för väl fungerande större arbetsmarknadsområden. Mot denna bakgrund beklagar Inger Lundberg m.fl. (s) i 2004/05:T481 avsaknaden av en långsiktig och kraftfull satsning på den interregionala tågtrafiken. Enligt motionärerna behövs en analys av vilka statliga åtgärder som är nödvändiga i detta avseende.

Lennart Klockare och Birgitta Gidblom (båda s) konstaterar i motion 2004/05:T436 att tågtrafiken i Norrland består av tre olika trafiksystem. SJ på sträckan Stockholm–Sundsvall–Östersund, Rikstrafiken på den interregionala trafiken och länstrafikorganen på den regionala trafiken. För att skapa ett sammanhängande system föreslås att staten och regionen Norrland ges möjlighet att upphandla tågtrafik i hela Norrland.

Agneta Lundberg m.fl. (s) understryker i motion 2004/05:T479 vikten av att skapa ett sammanhållet tågtrafiksystem för all järnvägstrafik norr om Uppsala, inte minst i syfte att få ut hela nyttan av den stora infrastruktursatsningen. Ett sätt att åstadkomma detta är enligt motionärerna att låta trafikhuvudmännen i Norrlandslänen upphandla all tågtrafik tillsammans med Rikstrafiken.

I motion 2005/06:T526 av Fredrik Olovsson m.fl. (s) uppmärksammas betydelsen av vidgade arbetsmarknadsregioner, inte minst för landets ekonomiska utveckling. I Mälardalsregionen utgör dock uppdelningen av kollektivtrafiken på olika huvudmän ett problem för integrationen. Motionärerna efterlyser därför en principöverenskommelse mellan staten och kommunerna och landstingen om kollektivtrafiken i regionen.

Motion 2005/06:T578 av Agneta Lundberg m.fl. (s) handlar om kommunikationer i skogslänen. Såvitt gäller operatörernas ansvar understryker motionärerna att infrastrukturen inte alltid utnyttjas optimalt. Kopplingen mellan infrastruktursatsningar och trafikering måste därför stärkas och den operatör som ges trafikeringsrätt måste även åläggas att upprätthålla tågtrafik till rimliga priser (yrkande 10).

Slutligen betonas vikten av att samordning sker mellan olika operatörer och att tågtrafiken samlas till ett trafiksystem där all interregional och regional tågtrafik ingår. Ett sådant trafiksystem måste även integreras med den regionala och interregionala busstrafiken för att bli optimalt (yrkande 12).

Maria Wetterstrand m.fl. (mp, –) kräver i motion 2005/06:T296 att regeringen föreslår hur ett nytt uppdrag till SJ kan utformas för att SJ bättre skall kunna bidra till att de transportpolitiska målen kan nås (yrkande 2).

Birgitta Sellén m.fl. (c, m, fp, kd) välkomnar i motion 2005/06:T443 den statliga satsningen på järnväg längst Norrlandskusten. För att garantera fungerande persontrafik på sträckan är det enligt motionärerna viktigt att redan nu bestämma vilken operatör som skall trafikera banan (yrkande 1).

Per Bill m.fl. (m) efterfrågar i motion 2005/06:N477 en långsiktigt hållbar lösning på problemen i statens olika hel- eller delägda företag inom tågsektorn (yrkande 4).

Maria Larsson m.fl. (kd) efterlyser i motion 2005/06:N386 en järnvägs-marknad där olika operatörer konkurrerar om resenäerna på lika villkor. En väg är ett system med slottider för olika operatörer, kombinerat med koncessioner på de sträckor som är företagsekonomiskt lönsamma men inte har så stora resandeunderlag att flera operatörer kan trafikera samma sträcka. Enligt motionärerna bör SJ AB säljas när frågan om den fortsatta avregleringen och fordonsförsörjningen är löst (yrkande 15).

Angående AB Swedcarrier menar motionärerna att andelarna i det delägda bolaget, Nordwaggon AB, samt två av dotterbolagen, Eurmaint AB och Swemaint AB kan säljas. En försäljning av Jernhusen AB bör dock föregås av övervägningar om huruvida särskilda åtgärder behöver vidtas innan bolaget säljs. Innebär t.ex. det faktum att hyresgästen saknar realistiska fungerande alternativ till lokalerna i stationsbyggnaden att den bör anses vara en ändamålsfastighet, eller finns det andra sätt att tillförsäkra att stationerna även i framtiden kan erbjuda tillträde till alla järnvägs-marknadens aktörer på likvärdiga och goda villkor (yrkande 16)?

Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) anger i motion 2005/06:U290 att EU:s beslut om avreglering av den europeiska järnvägstrafiken är ett steg i rätt riktning. Enligt motionärerna har dock flera medlemsländer visat prov på en alltför långsam tillämpning. Avregleringen måste omsättas i praktisk handling i alla medlemsländer (yrkande 7).

I motion 2005/06:N243 av Anita Brodén och Runar Patriksson (båda fp) krävs insatser för Dalslands och Värmlands utveckling. Motionärerna anger att indragna tågstopp försämrar regionens förutsättningar i detta avseende då befolkningen tvingas till arbetslöshet eller flytt (yrkande 5).

Ett identiskt förslag framförs av Runar Patriksson och Anita Brodén (båda fp) i motion 2004/05:N414 (yrkande 5).

Utskottets ställningstagande

Utgångspunkt

Utskottet anser det väsentligt att järnvägen ges förutsättningar att spela en viktig roll som ett effektivt, miljövänligt och energisnålt transportmedel. Det följer av det övergripande transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Även flera av de transportpolitiska delmålen förutsätter en utvecklad persontrafik på järnvägen.

Utskottets tidigare ställningstaganden innebär därmed att järnvägen bör ges en ökad betydelse för transportsystemets utveckling. Ett uttryck för denna grundsyn är också att utskottet tidigare ställt sig bakom den omfattande satsning som för närvarande sker på infrastrukturen med sammanlagt 381 miljarder kronor till 2015 där en markerad inriktning sker för att främja järnvägstrafiken. Av de medel som satsas på nyinvesteringar går exempelvis över 100 miljarder kronor till järnvägens infrastruktur.

Mot denna bakgrund är det enligt utskottets mening nödvändigt att järnvägspolitiken utformas på ett noga överlagt sätt så att full utväxling kan ske av investeringar och att en fortsatt stark, positiv utveckling sker av järnvägsresandet i landet. Utskottet vill här påminna om att när det gäller persontrafiken på järnväg har utvecklingen under de senaste åren varit gynnsam. De nya villkor som 1988 års transportpolitiska riksdagsbeslut erbjöd har lett till en renässans för järnvägens persontrafik. Trafikhuvudmännens rätt att organisera järnvägstrafik har medfört en kraftfull utveckling av den lokala och regionala järnvägstrafiken. Tåget har fortsatt att ta marknadsandelar i sådan trafik från bilen trots att det kollektiva resandet som helhet har visat tendenser att minska. Parallellt med denna utveckling har den interregionala trafiken ökat i än högre grad i takt med SJ AB:s satsning på snabbtåg, mer marknadsanpassad prissättning och andra åtgärder. Efter den svacka som drabbade resandet i samband med införande av moms har järnvägstrafiken sedan 1992 totalt sett vuxit med drygt 50 %. Till detta kan nämnas att SJ AB numera är lönsamt och att investeringar sker i nya tågprodukter och vagnar. Det belyser enligt utskottets mening att den förda järnvägspolitiken med regeringens stegvis utvecklade järnvägspolitik har varit gynnsam. Utskottet ser därför positivt på de förslag som regeringen framlägger i den nu aktuella propositionen om att ytterligare utveckla dessa förutsättningar till gagn för medborgare och näringsliv i hela landet.

Regeringens förslag

Utskottet delar regeringens ambition att de regler som skall styra tillträdet till järnvägsmarknaden i första hand bör vara att ta hänsyn till resenärernas intressen. Det innebär bl.a. att resenärernas möjligheter att pendla över dagen till arbetsplatser och skolor m.m. bör förbättras. Ökad samverkan mellan den regionala och den interregionala järnvägstrafiken bör som helhet kunna bidra till att förbättra pendlingsmöjligheterna inom ett större geografiskt område än länet. Detta innebär att Rikstrafiken fortsatt bör kunna göra insatser i olika former för att komplettera trafik som i huvudsak faller under trafikhuvudmännens ansvar. Det innebär dock inte någon begränsning av trafikhuvudmännens ansvar för den lokala och regionala trafiken som det definieras i trafikhuvudmannalagen. Vid samverkan mellan trafikhuvudmännens trafik och SJ AB:s trafik bör som regeringen bedömer ersättning från trafikhuvudmännen till SJ AB vara skälig, marknadsmässig och redovisas öppet. Utskottet ser det också som betydelsefullt att trafikhuvudmännen och staten tar ett gemensamt ansvar där ansvaret för kostnad och verksamhet följs åt. Utskottet är därför positivt till att ett försök genomförs där de berörda trafikhuvudmännen erbjuds ta ansvar för att gemensamt organisera persontrafiken på järnväg inom en större region genom att ensamma få trafikeringsrätt för all linjetrafik med dagtåg i den regionen. Ett lämpligt område är som regeringen förordar järnvägsnätet

norr om Sundsvall inklusive Botniabanan. Rikstrafiken bör ges i uppdrag att lämna förslag om lämpliga sträckor och närmare utformning av villkor för trafiken.

Utskottet instämmer vidare i regeringens bedömning att den långväga (interregionala) järnvägstrafiken så långt möjligt fortsatt bör drivas på kommersiella villkor och i övrigt kompletteringsupphandlas av staten. Med hänsyn till framtida regeländringar i EU bör en stegvis förberedande modell för marknadsöppning utarbetas. Utskottet ser det också som lämpligt att Banverket och Järnvägsstyrelsen får i uppdrag att undersöka behov av kapacitetsförstärkning, utveckling av regelverk m.m. De åtaganden om trafik som SJ AB överenskommit med Rikstrafiken bör kvarstå. Rikstrafiken bör få i uppdrag att förhandla med SJ AB om eventuell trafik utöver dessa åtaganden. Nya åtaganden skall ske mot skälig, marknadsmässig och öppet redovisad ersättning. Regeringen anger det viktigt att SJ AB inom ramen för kraven på affärsmässighet i sin verksamhet ägnar uppmärksamhet åt tillgänglighet, transportkvalitet, säker trafik, god miljö, regional utveckling och jämställdhet. Utskottet ser därmed positivt på regeringens förslag att marknadssegmenten för chartertrafik och nattågstrafik öppnas under 2007 för konkurrens mellan järnvägsföretag som driver trafik på kommersiella och konkurrensneutrala villkor. SJ AB bör dock i övrigt behålla sin ensamrätt för interregional trafik som bedrivs på kommersiella villkor.

Utskottet har vidare ingen erinran mot att Rikstrafiken även fortsättningsvis ansvarar för upphandling av långväga (interregional) persontrafik på järnväg men i högre utsträckning prioriterar utvecklingen av en helhetssyn och insatser för samordning av hela systemet för persontrafik på järnväg. Myndigheten bör därför ha tillräcklig analyskapacitet för att få en rimlig överblick över trafiksituationen i hela landet. Rikstrafiken bör ha ansvar för övergripande bristanalyser när det gäller långväga resande och tillgänglighet. Därutöver bör Rikstrafiken föra en dialog med SJ AB om att eventuellt utvidga det trafikutbud som sker enligt nu gällande överenskommelse om trafikeringsåtaganden.

Enligt utskottets bedömning bör genomgripande förändringar av svenska regler för tillträde till marknaden för persontrafik på järnväg göras i enlighet med ikraftträdandet av framtida EU-regler inom området.

Slutligen har utskottet ingen erinran mot regeringens bedömning att tågoperatörer och upphandlare av persontrafik på järnväg behöver kunna anpassa formerna för fordonsförsörjningen till den verksamhet som skall bedrivas. Det är angeläget att den pågående standardiseringen bl.a. inom EU av järnvägssystem utnyttjas för att skapa rationella och kostnadseffektiva fordonslösningar. Banverket bör inom ramen för sitt sektorsansvar ges uppdrag att analysera fordonsmarknaden och vilka utvecklingsprojekt som pågår. Utgångspunkten för dessa analyser bör som regeringen anger vara

ett helhetsperspektiv på utvecklingen av marknaden för fordon och trafik-tjänster, järnvägsinfrastrukturens utformning, standardiseringsarbetet inom bl.a. EU samt den tekniska utvecklingen.

Motionsförslag

Utskottet konstaterar att ett stort antal motionsförslag har väckts om järnvägspolitiken och om persontågtrafikens utveckling. Utskottet ser detta intresse för järnvägstrafiken som positivt. Det vittnar om den breda politiska samsyn som råder om att järnvägen har en central roll att fylla för transportsystemets fortsatta utveckling. Det råder dock olika uppfattningar om hur den fortsatta järnvägspolitiken bör bedrivas. Flera motionärer efterlyser sålunda en närmast totalt avreglerad tågmarknad. Därmed hävdas att förutsättningarna för en utveckling av tågtrafiken förbättras. Förslag finns dock också om att låta utreda förutsättningarna för att avbryta den stegvisa avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av bl.a. persontrafiken på järnväg.

Med anledning av dessa motionsförslag vill utskottet först klargöra att förutsättningarna för att i Sverige bedriva lönsam långväga persontrafik i konkurrens mellan flera tågföretag på järnväg är starkt begränsat främst med anledning av den låga befolkningstätheten och de relativt långa avstånden mellan tätorterna. Det finns därmed risk att en järnvägsmarknad med alltför många operatörer kan försämra järnvägsekonomin och därmed järnvägens konkurrenskraft gentemot övriga transportslag. Spåren av utländska exempel på att helt söka avreglera järnvägsmarknader förskräcker likaså. Som exempel kan nämnas att såväl i England som på Nya Zeeland har efter en rad allvarliga problem en stegvis viss återreglering nödvändiggjorts.

Utskottet anser för sin del att en totalt avreglerad trafikmarknad när det gäller persontrafik på järnväg skulle kunna äventyra järnvägstrafikens fortsatta utveckling och leda till ökade kostnader för såväl resenärer som för staten och trafikhuvudmännen. Med hänsyn till att begränsade möjligheter finns att upprätthålla en långsiktig hållbar konkurrenssituation på spåret kan också befaras att marknadsexperiment blir tämligen kortvariga och inom snar framtid ersätts av privata monopol. Med tanke på att Europa i övrigt i stort sett inte har avreglerat sin persontågsmarknad finns också en risk för att statliga järnvägsförvaltningar i andra länder i ökad omfattning utövar sin verksamhet i Sverige samtidigt som svenska tågföretag förvägras motsvarande möjlighet i dessa företags hemländer. Utskottet anser i stället att en fortsatt balanserad utveckling bör ske mot en ökat inslag av marknad där Sverige går i takt med övriga Europa. Regeringens förslag är väl ägnat åt detta. Det betyder att utskottet inte är beredd tillstyrka en total avreglering av all persontrafik på järnväg. Även förslag om att utvidga den förordade försöksverksamheten till att omfatta andra landsdelar som Mälardalen och södra Sverige bör avvaktas erfarenheter av den nu förordade försöksverksamheten i Norrland.

Med anledning av de invändningar som finns i motion 2005/06:T31 om det kapitaltillskott som staten riktat till SJ vill utskottet klargöra att detta har skett på marknadsmässiga förutsättningar och använts för investeringar i bl.a. nya personvagnar och förbättrade tågprodukter. Utskottet har för sin del ingen förståelse för hur en ansvarsfull ägarpolitik och intresse av att utveckla landets järnvägstrafik kan förenas med motionärernas ståndpunkt att motsätta sig affärsmässiga ägartillskott för lönsamma investeringar.

Enligt utskottets mening är det viktigt att SJ AB styrs av en tydlig vision och målsättning. Utskottet välkomnar därför regeringens förklaring i propositionen att SJ AB skall utvecklas till ett modernt resetransportföretag som i alla avseenden och uthålligt agerar affärsmässigt och kommersiellt där tåget är ett konkurrenskraftigt alternativ till övriga transportslag som bil, flyg och buss. Det innebär enligt utskottets mening att motion 2005/06:T444 av Peter Pedersen m.fl. och motion 2005/06:T296 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, -) som bl.a. efterlyser en utvecklad ägarstyrning av SJ AB inte bör föranleda riksdagen någon åtgärd.

Beträffande motion 2005/06:T615 (v) om att återuppta spårtrafik på tidigare trafikerade men nedlagda linjer vill utskottet erinra om den omfattande satsning som för närvarande sker för att utveckla järnvägstrafiken. Satsningen innebär inte bara en betydande upprustning av olika banor för ökad kapacitet, hastighet och bärighet utan också investeringar i nya bandelar. Diskussioner pågår dessutom i flera landsdelar om att bygga ut ytterligare järnvägslinjer. Utskottet utesluter heller inte att persontrafik på järnväg kan komma att återupptas på banor där tågdriften lagts ned i en framtid då tillgången på fossila bränslen blir alltmer begränsad. Utskottet förutsätter att Banverket inom ramen för sitt sektorsansvar och trafik huvudmännen med sitt ansvar för den lokala och regionala kollektivtrafiken närmare kan överväga hur tågtrafiken kan vidareutvecklas. Utskottet ser därför inget behov av att riksdagen tar något initiativ i ärendet.

När det slutligen gäller de motioner som tar upp frågor om utveckling av tågförbindelser på enskilda sträckningar med krav bl.a. på åtgärdsplaner eller framför önskemål om tågstopp i olika delar av landet och anlägger synpunkter på taxenivåer m.m. vill utskottet erinra om att enligt den beslutsordning som gäller ankommer det inte på riksdagen att fatta beslut i enskilda trafikfrågor på järnvägsområdet. Riksdagens roll är i stället att bl.a. ange yttre ramar och regler för järnvägspolitiken. Med de utvecklade förutsättningar som utskottet tidigare ställt sig bakom för persontrafiken på järnväg kommer enligt utskottets mening förutsättningar för en väl fungerande tågtrafik att kunna förbättras i landet.

Sammanfattning

Utskottet tillstyrker mot denna bakgrund regeringens förslag om att marknadssegmentet för chartertrafik och nattågstrafik under 2007 öppnas för konkurrens mellan järnvägsföretag som driver trafik på kommersiella och konkurrensneutrala villkor. SJ AB behåller i övrigt sin ensamrätt för inter-

regional trafik som bedrivs på kommersiella villkor. Vidare tillstyrks att riksdagen godkänner att en försöksverksamhet under högst tio år får genomföras för persontrafik på det statliga järnvägsnätet i delar av Norrland. Samtliga nu behandlade motionsförslag avstyrks därmed. Syftet med ett flertal motionsförslag om att utveckla järnvägstrafiken och möjligheten till samordnad upphandling av tågtrafik i Norrland förutsätts dock bli tillgodosett i väsentlig del.

Flygplatser m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag om driftbidrag till icke-statliga flygplatser. Motionsyrkanden med innebörden att regeringens förslag inte bör genomföras avstyrks följaktligen. Vidare föreslås att riksdagen avslår ett motionsförslag om kontroll av flygbesättningar. Utskottet hänvisar till att denna fråga nyligen varit föremål för riksdagsbehandling.

Jämför reservationerna 28 (m, kd, c), 29 (fp) och 30 (m, fp, kd, c).

Propositionen

Regeringens förslag: *Syftet med ett statligt driftbidrag till icke-statliga flygplatser skall vara att främja en god interregional flygtransportförsörjning i landet i de fall tillfredsställande kollektiva transportalternativ saknas.*

Konkurrens och kundfokus

Staten bör fortsatt ta ansvar för en väl fungerande luftfartsmarknad genom att skapa goda förutsättningar för marknadens aktörer att utveckla effektiva transportlösningar. Regeringen redogör i propositionen för två utredningar som bekräftat att det fortfarande finns betydande brister vad gäller förutsättningarna för insamling och uppföljning av relevanta marknadsdata för luftfartsmarknadens utveckling. Regeringen avser därför uppdra åt Luftfartsstyrelsen att dels utreda vilken information som behövs för en effektiv marknadsbevakning, dels ge förslag till metoder för hur sådan information kan säkerställas med beaktande av sekretessregler och ambitionen att skapa ett enkelt administrativt system för alla parter.

Vidare anges att staten har ett ansvar för att den enskilde konsumentens intressen och rättigheter gentemot flygbolag, flygplatser och andra marknadsaktörer stärks. Då de rättsliga kraven på flygreseorganisatörer i dagsläget är otydliga är regeringens bedömning att någon form av regler på detta område bör övervägas.

Driftbidraget till de icke-statliga flygplatserna

Syftet med ett statligt driftsstöd till kommunala och privata trafikflygplatser skall enligt regeringens förslag vara att främja en god interregional flygtransportförsörjning i landet i de fall tillfredsställande kollektiva transportalternativ saknas. Ett fortsatt statligt driftbidrag till flygplatser bör sålunda bygga på ett tydligare trafikslagsövergripande perspektiv än hittills och vara avhängigt effekterna av de statliga insatserna i transportsystemet som helhet. I linje med ett sådant synsätt bör, enligt regeringen, statligt driftsstöd till en flygplats medges endast under förutsättning att inga alternativa kollektiva transportmöjligheter kan tillgodose regionens interregionala transportbehov.

Regeringen anser att tillgängligheten till Stockholm, av flera i propositionen redovisade skäl, är av avgörande betydelse och anger mot denna bakgrund att tillgången till kollektiva transportalternativ som medger en restid till centrala Stockholm inom 2 timmar bör utgöra ett rimligt gränsvärde som också medger en tillfredsställande tillgänglighet till Arlanda för transferresor nationellt såväl som internationellt. Detta bör också gälla vid resor från regioner via Landvetter eller Sturup där den samlade restiden till Stockholm uppgår till 2 timmar. De icke-statliga flygplatser i regioner där sådana kollektiva transportalternativ finns, även beaktande ett tillfredsställande utbud, bör således inte vara berättigade till statligt driftsstöd. Vid ett ändrat huvudmannaskap för en statlig flygplats bör samma kriterier gälla.

Det statliga flygplatssystemet

Luftfartsverket har inkommit med en begäran att få uppta förhandlingar om en överföring av ansvaret för flygplatserna i Norrköping och Jönköping till lokal eller regional organisation. Om förhandlingarna inte leder till föreslagna ändringar begär Luftfartsverket bemyndigande om att få pröva frågan om fortsatt drift av flygplatserna är möjlig. Flygplatsen i Karlstad är för närvarande föremål för fördjupad utredning av Luftfartsverket.

Trafikutvecklingen på flygplatserna i Norrköping och Jönköping har varit kraftigt negativ och avvikande i jämförelse med andra statliga flygplatser. Enligt regeringens mening finns det skäl att tro att den negativa resandeutvecklingen vid flygplatserna i Norrköping och Jönköping är av långsiktig strukturell art och att flygplatsernas funktion för den interregionala transportförsörjningen successivt har minskat.

Vad beträffar Norrköpings flygplats så bedrivs inte någon reguljär trafik till Stockholm eller andra inrikes destinationer utan i stället huvudsakligen utrikestrafik till Köpenhamn. Regeringen kan också konstatera att i Norrköpings fall finns tillfredsställande kollektiva transportalternativ i enlighet med de bedömningar som regeringen redovisar i propositionens avsnitt 16.2. Vad gäller Jönköpings flygplats kan noteras att några motsvarande kollektiva transportalternativ inte finns som i Norrköpings fall.

Principen om tillgången till kollektiva transportalternativ bör enligt regeringens bedömning tillämpas vid överväganden om förutsättningarna för de statligt ägda flygplatserna. Med dessa förutsättningar avser regeringen ta ställning till Luftfartsverkets hemställan angående Norrköpings och Jönköpings flygplatser.

En samlad översyn av det svenska flygplatssystemet

I början av 2006 bedrivs reguljär linjetrafik vid 42 trafikflygplatser. Staten äger och ansvarar för driften vid 18 av dessa flygplatser. Därutöver bedrivs reguljär linjetrafik vid 24 flygplatser med annan ägare (kommunal eller privat) än staten. Under 2005 engagerade sig staten ekonomiskt i samtliga dessa flygplatser med undantag för Skavsta som på grund av kraftig volymtillväxt inte erhöll driftbidrag. Utöver detta engagemang upphandlar staten flygtrafik på ett antal linjer.

Enligt propositionen bör en viktig utgångspunkt för det statliga engagemanget i flygplatsinfrastruktur vara att säkerställa tillgänglighet och hållbar regional utveckling i hela landet. Resurser skall prioriteras och fördelas så att målen kan uppnås till lägsta möjliga kostnader. Med den utgångspunkten bör statligt driftbidrag till kommunala och privata flygplatser i princip endast medges då tillfredsställande kollektiva transportalternativ saknas. För de statliga flygplatserna gäller att det statliga engagemanget i dessa flygplatser successivt kommer att omprövas.

Regeringen konstaterar emellertid att det finns ytterligare skäl att se över omfattningen av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatssystemet. Det finns t.ex. regioner i landet med hög flygplatstäthet. Regeringen anser att om en och samma region har flera alternativa flygplatser bör rimligen övervägas att prioritera resurserna till ett färre antal flygplatser under förutsättning att regionens flygtransportbehov som helhet kan säkerställas för både näringslivet och medborgarna.

Regeringen avser att initiera en översyn av det svenska flygplatssystemet med syfte att ge förslag till utvecklade riktlinjer för det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatsinfrastruktur som en del av det samlade transportsystemet. Översynen bör omfatta alla flygplatser i hela landet oavsett ägarform och bör vara genomförd senast 2007.

Effektivare flygtrafiktjänst

Sverige bör enligt regeringens bedömning bidra till genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet. Luftfartsverket bör, i samarbete med Luftfartsstyrelsen, delta i internationaliseringsprocessen genom att fortsätta utreda förutsättningarna för de nordiska projekt som bedrivs inom flygtrafiktjänstområdet. Förutsättningarna för icke-statliga flygplatser att själva få välja vilken leverantör av lokal flygtrafiktjänst de vill anlita bör utvecklas. Som en följd därav utreds konsekvenserna av att möjliggöra för andra operatörer än Luftfartsverket att utföra flygtrafiktjänster vid icke-statliga flygplatser på annan grund än genom uppdrag från Luftfartsverket.

Motionsförslag

Flygplatser m.m.

Sten Tolgfors (m) anger i motion 2005/06:T16 att regeringens förslag till statligt driftbidrag till icke-statliga flygplatser utgår från ett felaktigt synsätt eftersom det kommer att leda till en snedvridning av dessa bidrag till icke-statliga flygplatser, som den i Örebro (yrkande 1).

Regeringen tar endast hänsyn till kommunikationerna till Stockholm. Enligt motionären är detta inte relevant eftersom möjligheterna att flyga till Köpenhamn och övriga Europa är viktigare (yrkande 2).

Angående regeringens bedömning att bättre väg- och järnvägskommunikationer till Stockholm gör det möjligt att dra in driftbidraget anser motionärerna att det snarare borde vara en fördel att olika transportslag kan kopplas samman, eftersom detta leder till att flygplatsen blir mer tillgänglig (yrkande 3).

En utgångspunkt borde enligt motionärerna vara lika konkurrensvillkor för landets flygplatser, där staten inte skall snedvrida konkurrensen genom fördelningen, eller indragning, av driftbidraget (yrkandena 4 och 5).

Elizabeth Nyström m.fl. (m) uppmärksammar i motion 2005/06:T26 regeringens bedömning att andra aktörer än Luftfartsverket skall få utföra flygtrafiktjänster. Motionärerna vill gå ett steg längre och anmoda regeringen att återkomma med ett skarpt förslag om att det ska vara möjligt att upphandla flygtrafiktjänster i konkurrens (yrkande 5).

Anders Högmark (m) understryker i motion 2005/06:T27 det angelägna i att ge flyget förutsättningar att skapa tillväxt. För den ekonomiska utvecklingen i olika delar av landet och för Sverige i sin helhet är god tillgänglighet en helt avgörande faktor (yrkande 1).

Genom att utnyttja flyget för arbetsresor skapas förutsättningar för småbarnsföräldrar att kombinera ett aktivt föräldraskap med förvärvsarbete, vilket är viktigt för att uppnå målet om ett jämställt transportsystem (yrkande 2).

De mindre, ofta icke-statliga, flygplatserna spelar här en viktig roll för i transportinfrastrukturen, genom att bidra till en bättre tillgänglighet. Den nationella transportpolitiken måste därför stärka dessa flygplatserns långsiktiga utvecklingsmöjligheter (yrkande 3).

Slutligen föreslås att de enskilda flygplatserna ges större frihet i upphandlingen av flygtrafiktjänsterna (yrkande 5).

Johan Pehrson (fp) framför i motion 2005/06:T25 invändningar mot regeringens förslag till statligt driftbidrag till icke-statliga flygplatser. Försämrade förutsättningar för Örebros flygplats påverkar enligt motionären Örebros, och därmed även länets, möjligheter att utvecklas.

Torsten Lindström och Sven Gunnar Persson (båda kd) motsätter sig i motion 2005/06:T15 regeringens förslag till statligt driftbidrag till icke-statliga flygplatser. Förslaget kommer att försämra förutsättningarna för flygplatserna i Västerås och Örebro, vilket kommer att få negativa konsekvenser för Mälardalens utveckling.

Staffan Danielsson (c) föreslår i motion 2005/06:T21 att man vid prövningen av vilka flygplatser som skall få statligt driftbidrag borde beakta inte bara närhet till Stockholm, men även flygplatsens betydelse för olika regioners flygförbindelser till Köpenhamn.

Sofia Larsen (c) anger i motion 2005/06:T34 att regeringens förslag till förändring av stödet till icke-statliga flygplatser är tillväxthämmande i den mening det försämrar förutsättningarna för exempelvis Örebros flygplats. Förslaget innebär ett allvarligt bakslag för tanken om regional utveckling.

Enligt motion 2005/06:T17 av Lennart Axelsson m.fl. (s) spelar de regionala flygplatserna en avgörande roll för näringslivet då de är en del av den infrastruktur som gör det möjligt för företag att etablera sig och att växa. De regionalpolitiska effekterna av förändrat driftbidrag till flygplatser som den i Örebro borde därför utredas.

Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) understryker i motion 2005/06:T31 det angelägna i att slå vakt om de regionala flygplatserna som en viktig del i flygets infrastruktur. De spelar en viktig roll bl.a. för tillväxten, kommunikationerna mellan storstadsregionerna och övriga delar av landet samt för turismen. De regionala flygplatsernas fortlevnad får därför inte äventyras (yrkande 16).

Kontroll av flygbesättningar

Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) påminner i motion 2005/06:T31 om riksdagens tillkännagivande angående ett system som säkerställer att flygbesättningar uppfyller uppställda krav på nykterhet och drogfrihet. Enligt motionärerna är det orimligt att stickprovskontroller inte får genomföras på piloter; regeringen måste därför efterkomma riksdagens beslut i denna fråga (yrkande 18).

Utskottets ställningstagande

Flygplatser m.m.

Luftfartens infrastruktur är en viktig del av landets transportinfrastruktur. Staten har därför enligt utskottets mening ett ansvar för att tillgängligheten till flygplatssystemet är god i hela landet. Det finns dock anledning att analysera hur behovet av närhet till en flygplats förändras över tiden i olika landsdelar. Förändrade transportmönster och insatser för att förbättra tillgängligheten till andra transportslag är faktorer som kan påverka detta behov.

Utskottet har därför ingen erinran mot regeringens aviserade översyn av det statliga flygplatssystemet eller om prövning av det statliga åtagandet i detta avseende. En utgångspunkt måste vara att resurser skall prioriteras och fördelas så att målen om bl.a. tillgänglighet kan uppnås till lägsta möjliga kostnad.

Det statliga driftbidraget till icke-statliga flygplatser är ett uttryck för ambitionen att uppnå en god tillgänglighet till flygplatssystemet i hela landet. Enligt utskottets mening finns det även här skäl att överväga hur tillgängliga resurser kan användas på bästa sätt. Som regeringen anger i propositionen bör ett trafikslagsövergripande synsätt tillämpas, vilket innebär att statligt driftsstöd till en flygplats bör medges endast under förutsättning att inga alternativa kollektiva transportmöjligheter kan tillgodose regionens interregionala transportbehov.

Utskottet gör liksom regeringen bedömningen att tillgängligheten till Stockholm är av avgörande betydelse. Tillgången till kollektiva transportalternativ som medger en restid till centrala Stockholm inom 2 timmar bör utgöra ett rimligt gränsvärde som också medger en tillfredsställande tillgänglighet till Arlanda för transferresor nationellt såväl som internationellt. Detta bör också gälla vid resor från regioner via Landvetter eller Sturup där den samlade restiden till Stockholm uppgår till 2 timmar. De icke-statliga flygplatser i regioner där sådana kollektiva transportalternativ finns, även beaktande ett tillfredsställande utbud, bör således inte vara berättigade till statligt driftsstöd. Vid ett ändrat huvudmannaskap för en statlig flygplats bör samma kriterier gälla.

Utskottet föreslår därför att riksdagen godkänner regeringens förslag att syftet med ett statligt driftbidrag till icke-statliga flygplatser skall vara att främja en god interregional flygtransportförsörjning i landet i de fall tillfredsställande kollektiva transportalternativ saknas.

Av utskottets ställningstagande följer att samtliga aktuella motionsförslag avstyrks.

Med anledning av motionsförslaget om flygtrafiktjänsten vill utskottet påminna om sin behandling av denna fråga tidigare under våren, då utskottet avstyrkte likalydande motionsförslag med hänvisning till att regeringen den 1 december 2005 gav Luftfartsstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för konkurrensutsättning av delar av flygtrafiktjänsten (bet. 2005/06:TU11 Luftfartsfrågor). Utskottet förutsatte att regeringen återkommer till riksdagen och redovisar sitt ställningstagande i denna fråga. Motionsförslaget avstyrks därmed med hänvisning till tidigare ställningstagande om att invänta pågående utredningsarbete.

Kontroll av flygbesättningar

Riksdagen riktade under våren 2005 ett tillkännagivande till regeringen om införandet av ett system som säkerställer att flygbesättningar uppfyller uppställda krav på nykterhet och drogfrihet (bet. 2004/05:TU10).

Bakgrunden är att polisen genom stickprov kan kontrollera nykterheten hos bilförare, men inte flygbesättningar. Detta innebär att en pilot kan kontrolleras i egenskap av bilförare på väg till flygplatsen, men då inte i egenskap av pilot med ansvar för ett stort antal människoliv. Då luftfarten måste ha kontrollsystem som är minst lika omfattande som vägtrafiken bör stickprovskontroller av flygbesättningar vara möjliga att genomföra.

Då riksdagen redan, genom det för inte så länge sedan beslutade tillkännagivandet, har meddelat regeringen sitt ställningstagande i denna fråga, anser utskottet att något initiativ med anledning av motionen inte är nödvändigt. Motionsförslaget avstyrks.

Vissa vägtrafikfrågor

Utskottets förslag i korthet

Enligt utskottets mening är omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem en av de största utmaningar vi står inför. Motionsförslag om alternativa drivmedel, fordonsutveckling, tomgångsförbud, alternativ halkbekämpning och fordons hobbyn avstyrks med hänvisning till vidtagna och aviserade åtgärder samt tidigare utskottsbehandling.

Jämför reservationerna 31 (m, fp, kd, c), 32 (m, fp, kd, c), 33 (m, fp, kd, c), 34 (m, fp, kd, c) och 35 (m, fp, kd, c).

Motionsförslag

Alternativa drivmedel

Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) förordar i motion 2005/06:T31 en politik som stimulerar tillverkare och konsumenter att satsa på bränslesnåla fordon och fordon drivna med miljövänliga bränslen. Med en ökad efterfrågan kommer infrastrukturen och teknikutvecklingen automatiskt (yrkande 11).

Johnny Gylling m.fl. (kd) anför i motion 2004/05:T461 att samhället kan främja utvecklingen av miljövänliga fordon med hjälp av ekonomiska styrmedel. Som exempel anges bl.a. skatteförmåner och rätt till gratis parkering. Enligt motionären måste Sverige vara pådrivande inom EU för att sådana möjligheter skall garanteras (yrkande 7).

Johnny Gylling m.fl. (kd) refererar i motion 2005/06:T610 till Godstransportdelegationens betänkande 2001:61, där det anges att miljön skulle vinna på om hela Europa använde den rena diesel som används i Sverige. Regeringen föreslås verka för att miljökrav motsvarande den svenska miljödieleln klass 1 blir standard inom hela EU (yrkande 2).

Kjell-Erik Karlsson m.fl. (v) konstaterar i motion 2005/06:T309 att de globala utsläppen ökar samt att detta kommer att få ödesdigra konsekvenser för miljön. Då en viktig åtgärd i arbetet med att minska utsläppen enligt motionären är att konvertera fordon från bensindrift till etanoldrift föreslås Vägverket få i uppdrag att testa och utveckla denna teknik på ett urval vanliga bilmodeller (yrkande 1).

Vägverket föreslås även få i uppdrag att tillsammans med bl.a. försäkringsbolagen ta fram förslag till ett system med certifieringsteknik och försäkringar som gör konvertering av fordon mindre riskfyllt för fordonsägaren (yrkande 2).

Vidare föreslås att Naturvårdsverket och Vägverket skall få i uppdrag att utreda den samlade samhällsekonomiska nyttan av etanolkonvertering av fossildrivna vägfordon (yrkande 3) samt ett tillkännagivande om att regeringen skall återkomma till riksdagen med förslag om hur Sverige kan verka inom EU för konvertering av de europeiska fordonsflottan (yrkande 4).

I motion 2004/05:T347 av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp) understryks att trafikens negativa påverkan på miljö- och hälsa måste minskas samt att utvecklingen av olika drivmedel spelar en viktig roll i arbetet för att uppnå detta. Enligt motionärerna krävs det en samordnad forskning om och utveckling av alternativa drivmedel, mer miljöanpassade fordon samt renare konventionella drivmedel och bränslen (yrkande 1).

Vidare efterfrågas en översyn av det samlade stödet till miljöfordon. Initiativ bör tas till diskussion och frivillig samordning med avseende på principer och riktlinjer inom detta område. Principerna för stöd till miljöfordon bör vara i överensstämmelse med insatserna för att stimulera alternativa drivmedel (yrkande 2).

Motionärerna konstaterar att det normalt finns en rad introduktionshinder för nya tekniker, så även i detta fall. Det är relativt vanligt att träffa på stötestenar i existerande regelverk eller styrmedel. Det är därför viktigt att alla offentliga aktörer är lyhörda för dessa problem. En tätare dialog mellan relevanta aktörer bör upprätthållas av berörda myndigheter (yrkande 3).

Frågorna kring introduktion och krav på alternativa drivmedel, konventionella drivmedel, emissioner och miljöfordon är breda och komplexa. Enligt motionärerna finns det därför behov av ett samarbetsforum där frågor och förslag kan diskuteras under öppna former. Medverkande kan vara representanter för berörda myndigheter, industri, intresseorganisationer, kommuner, politiker och forskare (yrkande 4).

I motion 2005/06:T424 förespråkar Krister Örnfjäder m.fl. (s) ombyggnad av befintliga bensinmotorer till drift med alternativa drivmedel såsom vätgas, biogas och etanol, eftersom detta minskar vägtrafikens miljöpåverkan samtidigt som det minskar landets behov av olje- och bensinimport. Detta senare leder i förlängningen till minskade oljetransporter i vårt närområde vilket också är positivt för miljön.

I motion 2005/06:T212 av Lennart Fremling m.fl. (fp, m, kd, c) anges att transportsektorn måste minska sitt oljeberoende. Det är enligt motionärernas mening viktigt att inte låsa utvecklingen genom kortsiktiga politiska beslut. Framtidens fordonsbränslen skall vara både miljövänliga och tillväxtskapande (yrkande 9).

Peter Eriksson m.fl. (mp) kräver i motion 2004/05:N307 åtgärder med syftet att påskynda utvecklingen mot effektivare och därmed miljövänligare transportlösningar. Bilfabrikanterna bör hjälpas att utvecklas i en riktning som är förenlig med klimatpolitiken och där hänsyn tas till de negativa effekterna av vårt lands oljeberoende (yrkande 6).

Motion 2005/06:MJ350 av Anita Brodén m.fl. (fp) handlar om miljö och landsbygd, jord och skog, i ett västsvenskt perspektiv. Enligt motionärerna borde Västsverige med sin bilindustri vara det naturliga centret för utveckling och testning av miljömässigt uthålliga system för nästa generations fordonspark och kommunikationssystem (yrkande 5).

Vissa miljöfrågor

Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) föreslår i motion 2005/06:T31 en tillfälligt höjd skrotningspremie för äldre bilar. På detta sätt kan andelen äldre bilar utan katalysator minskas, vilket är ett av de viktigaste verktygen för att minska vägtrafikens miljöpåverkan (yrkande 12).

Lennart Fremling (fp) talar i motion 2005/06:T241 om de miljömässiga vinsterna av det i vissa kommuner införda förbudet mot tomgångskörning. Ett förbud mot tomgångskörning i hela landet skulle enligt motionärerna innebära stora vinster för miljön samtidigt som det skulle underlätta för bilisterna då de slipper informera sig om lokala trafikföreskrifter i detta avseende (yrkande 1).

I syfte att förbättra regelefterlevnaden med avseende på förbudet mot tomgångskörning bör regelöverträdelser bli lättare att beivra. Det vore enligt motionären lämpligt att införa ägaransvar på samma sätt som vid felparkering, samt utvidga de kommunala trafikvakternas befogenheter (yrkande 2).

Sven Bergström m.fl. (c) föreslår i motion 2004/05:T398 eco-driving blir ett obligatoriskt inslag i förarutbildningen (yrkande 23).

Håkan Larsson (c) efterfrågar i motion 2005/06:T374 en strategi för att ersätta vägsalt med alternativa, mer miljövänliga halkbekämpningsmedel. Försöksverksamheter med ekolättsand (en blandning av bl.a. sågspån, bioaska, hydratkalk och krossad kalksten) visar enligt motionären på att det redan i dag finns alternativ som är skonsamma för miljön.

Birgitta Carlsson m.fl. (c) uppmärksammar i motion 2005/06:Ub385 Vägverkets försöksverksamhet med kalkstenskross i stället för salt som halkbekämpning. De positiva resultaten bör enligt motionärerna föranleda staten att ytterligare stimulera användandet av denna halkbekämpningsmetod (yrkande 2).

Rattfylleri

Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) kräver i motion 2005/06:T31 åtgärder i syfte att minska rattfylleriet. Principen om att grovt rattfylleri skall leda till frihetsberövande straff skall återupprättas, påföljden skall kunna kombineras med obligatoriska behandlingsprogram, alkohol skall kunna krävas för att dömda skall kunna få tillbaka körkortet. Det behövs även en ny bestämmelse i brottsbalken: vållande till annans död genom rattfylleri. Vidare krävs en lagstiftning som förbjuder s.k. eftersupning (yrkande 5).

Bilens betydelse

Lars Lindblad (m) hänvisar i motion 2004/05:T307 till en rapport från Statens institut för kommunikationsanalys, enligt vilken vägtrafiksektorn är överbeskattad. Motionären kräver mot denna bakgrund att bilskatternas effekter på olika samhällsmål, såsom regional fördelning och rörlighet på arbetsmarknaden m.m., utreds.

Hans Backman (fp) påtalar i motion 2004/05:T241 att befolkningsunderlaget och de stora avstånden i delar av Sverige omöjliggör kollektiva trafiklösningar. Mot bakgrund av att bilen enligt motionären blir det enda möjliga transportmedlet i dessa fall efterfrågas en utredning av bilens betydelse i samhället.

En identiskt förslag återfinns i motion 2005/06:T219 Hans Backman (fp).

Erling Bager m.fl. (fp) anför i motion 2004/05:T468 att rätten att kunna resa fritt är ett grundfundament. Enligt motionärerna måste detta beaktas när frågor kring bilen och pålagor på bilismen diskuteras, framför allt i ljuset av de långa avstånden i vårt land samt det faktum att 80 % av persontransporterna företas i privatbil (yrkande 12).

För att belysa bilens roll för privatpersoner, för företagare, i gles- och landsbygd och andra perspektiv föreslås att en bilsocial utredning tillsätts (yrkande 13).

Likalydande motionsförslag framförs av Erling Bager m.fl. (fp) i motion 2005/06:T559 yrkandena 13 och 14.

Enligt vad som anförts av Anna Grönlund Krantz (fp) i motion 2005/06:T273 är stora delar av den svenska befolkningen beroende av bilen i sitt dagliga liv. Mot denna bakgrund efterfrågas en bilsocial utredning.

Annika Carlsson och Rigmor Stenmark (båda c) konstaterar i motion 2005/06:T319 att åtta av tio resor i Sverige görs med bil samt att bilberoendet är större i glesbygden eftersom boende i storstäderna har tillgång till

en välutvecklad kollektivtrafik. Många kvinnor, inte minst ensamstående mammor, tvingas dock prioritera bort bilen på grund av de höga kostnaderna, trots att deras liv skulle underlättas. Enligt motionärerna bör en bilsocial utredning tillsättas, som ser över hur kvinnors tillgång till bil kan förbättras.

I motion 2004/05:T511 av Jarl Lander m.fl. (s) uppmärksammas att många hushåll i landets glesbygd är beroende av bilen eftersom kollektivtrafiken där inte är lika utbyggd som i storstäderna. Konsekvenserna av de allt högre bilkostnaderna, i form av höjda bensinpriser och försäkringspremier, bör utredas utifrån detta perspektiv.

Jarl Lander (s) konstaterar i motion 2004/05:T512 att Sverige är beroende av bilen, både för transporter i glesbygden och för sysselsättning i fordonsindustrin. Mot denna bakgrund efterfrågas en bilpolitik som syftar till bibehållen sysselsättning inom bilindustrin och underlättad bilanvändningen för svaga grupper och eftersatta regioner.

Åsa Torstensson (c) vill med motion 2004/05:Sk342 uppmärksamma bilens betydelse som transportmedel, främst i de delar av landet där det inte finns några andra alternativ. De som gjort ett grönt livsstilsval genom att bosätta sig på landsbygden, där kollektivtrafiken är dåligt utbyggd, är beroende av bilen för att ta sig till och från arbete och aktiviteter (yrkande 3).

För att främja en grön livsstil och motverka ytterligare koncentration och centralisering av Sverige krävs enligt motionärerna en ny bil- och transportpolitik som skapar likvärdiga möjligheter i hela landet (yrkande 4).

Fordonshobbyn

Lars Gustafsson m.fl. (kd) välkomnar i motion 2005/06:T30 att regeringen i propositionen uppmärksammar fordonshobbyn. Motionärerna föreslår dock ytterligare åtgärder. Systemet med registrering, besiktning och typgodkännande bör förenklas och Vägverket bör inrätta ett hobbyfordonsråd som kan konsulteras i olika frågor.

Utskottets ställningstagande

Alternativa drivmedel

Enligt utskottets mening är omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem en av de största utmaningar vi står inför. Såsom utskottet angett i avsnittet om ett hållbart transportsystem bör detta uppnås genom en fortsatt integrering av miljöhänsyn i transportpolitiken. En fortsatt utveckling och ökad användning av förnybara drivmedel är i detta sammanhang av avgörande betydelse. Ett stort antal kombinationer av olika bränslen är möjliga att använda inom ett framtida vägtransportsystem. Utskottet vill understryka att dessa bränslens möjlighet att bidra till en minskad miljöpåverkan från vägtrafiken beror på såväl primär energikälla som energibärare

och energiomvandlare. Klimatpåverkan är till stor del beroende av valet av primärenergi men även av energieffektiviteten i de olika stegen från primärenergi till energianvändning i fordonet. Utskottet ser det som angeläget att en ökad klarhet vinnas i frågan om utvecklingen av alternativa bränslen där ett helhetsperspektiv anläggs över samtliga steg i denna process.

Riksdagen har fattat beslut om att det vägledande målet för användningen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel i Sverige för 2010 skall sättas till minst 5,75 % av den totala användningen av bensin och diesel för transportändamål beräknat på energiinnehåll. Ett stort antal åtgärder för att främja en utveckling i denna riktning har genomförts under senare tid. Nämnas bör skatteregler som gynnar miljövänliga fordon och drivmedel samt omfattande stöd till forskning inom området. Riksdagen har även nyligen godkänt regeringens förslag till lag om skyldighet att tillhandahålla förnybara bränslen. Utskottet angav vid detta tillfälle att åtgärder för att främja förnybara bränslen skall vara teknikneutrala. Enligt utskottets då uttalade mening är det därför nödvändigt att vidta åtgärder för att stimulera utbyggnaden av infrastruktur för att tillhandahålla även andra förnybara bränslen och på så sätt skapa förutsättningar för flera förnybara bränslen. En långsiktig flerbränslestrategi som omfattar utökad investeringsstimulans måste tas fram för att främja teknikneutralitet, också i försäljningsledet.

Utskottet konstaterar därför med tillfredsställelse att särskilda medel tillförts för att säkerställa förutsättningarna för en försäljning av flera olika förnybara drivmedel. För 2006 har 50 miljoner kronor tillförts för detta ändamål och för 2007 har 100 miljoner kronor beräknats.

Vidare angav utskottet att det krävs åtgärder även för att säkra efterfrågan på biodrivmedel samt att ett certifikatsystem för biodrivmedel är ett viktigt verktyg för att uppnå detta syfte. Regeringen förutsattes därför låta utreda och återkomma till riksdagen med konkreta förslag på styrmedel som främjar produktion av biodrivmedel, stimulerar teknikutveckling, skapar rimliga villkor för befintliga anläggningar, undviker störningar i drivmedelmarknadens funktion samt skapar stabila spelregler oberoende av statsfinansiella förhållanden. Utskottet noterar därför med tillfredsställelse att regeringen i propositionen anger som sin ambition att fortsätta främja en introduktion av förnybara drivmedel.

Utskottet vill även hänvisa till det utvecklingsarbete som pågår inom ramen för regeringens oljekommission. Kommissionen, som leds av statsminister Göran Persson, har getts ett vitt mandat att samordna olika insatser och driva pilotprojekt för att Sverige skall kunna nå målet att avveckla oljeberoendet fram till 2020.

Med vad som ovan anförts anser utskottet att motionsförslag om åtgärder med syftet att stimulera utvecklingen och introduktionen av förnybara drivmedel blir tillgodosedda. Berörda motionsförslag avstyrks följaktligen.

I sammanhanget vill utskottet även uppmärksamma att Vägverket på regeringens uppdrag har utrett möjligheterna till efterkonvertering av personbilar till etanol och gasdrift. Utredningen visar att det är möjligt för Sverige att ta fram ett regelverk för efterkonvertering men att det krävs ett nationellt system för typgodkännande av konverteringssatser för att säkerställa att avgasreningen inte försämras samt att risken för brand och explosion inte ökar. Enligt vad utskottet erfarit bereds denna fråga för närvarande inom Regeringskansliet. Motionsförslag om efterkonvertering av fordon för drift med förnybara drivmedel bör därför enligt utskottet avstyrkas med hänvisning till att resultatet av pågående beredningsarbete bör inväntas.

Vissa miljöfrågor

Alternativ halkbekämpning

Att antalet stora vattentäkter som påverkas av vägsalt inte minskat i enlighet med uppsatta mål under senare år är enligt utskottet oroande, inte minst mot bakgrund av utskottets tidigare uttalanden att arbetet med att hitta alternativa halkbekämpningsmetoder bör intensifieras. Utskottet är samtidigt väl medvetet om att denna fråga delvis handlar om en målkonflikt mellan framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö. Utskottet välkomnar därför att Vägverket under 2005 påbörjat en kartläggning av vattentäkter som försörjer fler än 50 personer och som ligger i anslutning till det allmänna vattennätet. Arbetet utförs av Sveriges geologiska undersökning (SGU) och är en del i den strategi för hantering av vattenfrågor som Vägverket tagit i bruk under 2005. Syftet med kartläggningen och andra åtgärder är enligt Vägverket att saltpåverkan och andra hot mot vattenkvaliteten på sikt skall upphöra och att god vattenstatus skall uppnås i enlighet med EG:s ramdirektiv för vatten. Då utskottet vill invänta resultatet av detta arbete avstyrks motionerna om alternativ halkbekämpning. Utskottet vill dock understryka vikten av att saltanvändningen snarast kan nedbringas.

Förbud mot tomgångskörning

Utskottet instämmer med motionären om att tomgångskörning ger onödiga utsläpp som kan orsaka störning och hälsobesvär för många personer. Samtidigt konstaterar utskottet att olägenheter från tomgångskörning främst är en lokal fråga som därför lämpligen också bör hanteras på lokal nivå. Enligt utskottets mening bör kommunerna ha bättre förutsättningar än ett nationellt parlament att bedöma frågor om och hur en reglering av tomgångsförbud med hänsyn till bl.a. lokala geografiska och tidsmässiga förhållanden bör utformas. Däremot har utskottet en positiv syn på motionärens uppfattning om att kommunerna bör ges effektiva förutsättningar att beivra överträdelser av tomgångsförbud. Ännu viktigare anser utskottet att det är att det skapas en ökad kunskap och acceptans i samhället om tomgångsförbudets betydelse. Enligt vad utskottet erfarit bereds en

skrivelse från Svenska Kommunförbundet om vissa frågor om tomgångsförbudet alltjämt inom Näringsdepartementet; principfrågan gäller bl.a. om även hälso- och miljöskydd – vid sidan av trafiksäkerhet och tillgänglighet – skall kunna utgöra bedömningsgrund när det gäller vägvisning. Utskottet förutsätter att beredningsarbetet inte går på tomgång utan sker med nödvändig omsorg och utan onödig tidsutdräkt. Enligt utskottets mening avstyrks mot denna bakgrund motionen om tomgångskörning.

Höjda skrotningspremier

När det gäller skrotningspremier för fordon vill utskottet hänvisa till miljö- och jordbruksutskottets behandling av motionsförslag med samma innebörd. Miljö- och jordbruksutskottet konstaterade i betänkande 2005/06: MJU3 Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag m.m. att en särskild proposition om insamling och omhändertagande av uttjänta bilar aviserats av regeringen. Propositionen kommer att bygga på rapporten Bilskrotningens framtida finansiering (2004:26) som Statskontoret har tagit fram på regeringens uppdrag. I avvaktan på den kommande propositionen ansåg miljö- och jordbruksutskottet att riksdagen inte borde vidta några åtgärder med anledning av motionen. Trafikutskottet, som inte är av någon annan uppfattning, avstyrker motionsförslaget om höjda skrotningspremier för fordon.

Sparsam bilkörning

Motionsförslag om att sparsam körning skall bli en obligatorisk del i körkortsutbildningen behandlades av utskottet i betänkande 2005/06:TU13 Trafiksäkerhet. Utskottet konstaterade att momentet sparsam körning numera ingår i körkortsutbildningen, varvid syftet med de motioner som tar upp dessa frågor synes vara tillgodosett. Då inget nytt framkommit i denna fråga sedan utskottets senaste ställningstagande avstyrks motionsyrkandet om sparsam körning.

Rattfylleri

Utskottet har nyligen (bet. 2005/06:TU13) lämnat en utförlig redogörelse för sin inställning till olika förslag med syfte att minska alkoholrelaterade olyckor i trafiken. Då inget nytt tillkommit i frågan avstyrks ett motionsförslag om åtgärder för att minska rattfylleriet.

Bilens betydelse

I ett antal motioner understryks medborgarnas och näringslivets beroende av bilen för sina transportbehov. Detta gäller inte minst i glesbygd där kollektivtrafiken på grund av otillräckligt resenärsunderlag inte är lika utbyggd som i storstadsregionerna. Enligt motionärerna bör detta förhållande beaktas då nya skatter eller avgifter övervägs. Utskottet instämmer i motionärernas verklighetsbeskrivning: bilen är i många fall det enda till-

gängliga transportalternativet. Enligt utskottets mening handlar dock alla diskussioner om beskattning av drivmedel och andra avgifter som påverkar bilismen om en avvägning där även möjligheterna att uppnå det transportpolitiska målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem, och delmålet om en god miljö, måste ges utrymme. Utskottet är därför inte berett att tillstyrka motionsförslag om en förändrad syn på beskattningen av bilismen.

I frågan om förslaget till en bilsocial utredning vill utskottet liksom vid tidigare tillfällen hänvisa till att en forskarrapport, Bilens sociala roll och ekonomiska betydelse för hushållen, har utarbetats av Henrik Swahn på uppdrag av Motororganisationernas samarbetskommitté (Mosk). Rapporten behandlades under ett seminarium på Stockholms bilsalong 2003. Utskottet, som har en positiv grundsyn till forskningsinsatser och kunskapsinhämtning, är inte berett att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen, som avstyrks.

Fordonshobbyn

Utskottet välkomnar att regeringen uppmärksammat fordonshobbyn i propositionen. Som regeringen anger är det angeläget att reglerna för import av fordon för eget bruk omarbetas för att underlätta import och godkännande av bilar och motorcyklar, med beaktande av rimliga säkerhets- och miljökrav. Organisationer som godkänner ombyggda och amatörbyggda fordon bör även få ansvar för s.k. byggsatsfordon. Motionsförslag om att förenkla systemet med registrering, besiktning och typgodkännande samt om inrättandet av ett hobbyfordonsråd avstyrks med hänvisning till att resultatet av pågående arbete inom området bör inväntas. Syftet med motionsförslaget förutses bli tillgodosett i väsentlig del.

Fritidsbåtar

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till tidigare tillkännagivanden inom området tillstyrker utskottet regeringens förslag om förarbevis för vissa fritidsbåtar och registrering av fritidsbåtar. Motionsförslag i denna fråga avstyrks.

Jämför reservationerna 36 (m) och 37 (m, fp, kd, c).

Propositionen

Förarbevis för vissa fritidsbåtar

Regeringens förslag: *Krav på förarbevis för att få framföra vissa större fritidsbåtar skall införas. Omfattning och former för detta skall utredas.*

Regeringen hänvisar i propositionen till riksdagens tillkännagivande om att utreda frågan om införande av ett förarbevis för fritidsbåtar. Vidare konstateras att Sjöfartsverket i rapporten Förutsättningar för ett fritidsbåtsregister från oktober 2003 poängterade vikten av att ur ett sjösäkerhetsperspektiv överväga åldersgräns och behörighetskrav för framförande av fritidsbåtar. I rapporten konstateras att ett effektivt sätt att åstadkomma bättre efterlevnad av regler och minska antalet olyckor i samband med båtlivet skulle vara att införa någon form av obligatorisk utbildning med efterföljande förarbevis. Mot denna bakgrund anser regeringen att formella behörighetskrav skall införas vid framförande av vissa större eller snabbgående fritidsbåtar. Vid den fortsatta hanteringen av frågan bör den frivilliga verksamhet med utbildning och utfärdande av olika typer av förarintyg för fritidsbåtar som redan finns på fritidsbåtsmarknaden särskilt beaktas.

Fritidsbåtsregister

Enligt regeringens bedömning bör registreringsplikt införas för vissa större fritidsbåtar. Regeringen avser vidta åtgärder för att genomföra detta. En ordning med obligatorisk ansvarsförsäkring vid sjöfart med fritidsbåtar bör inte införas.

Motionsförslag

Förarbevis för vissa fritidsbåtar

Elizabeth Nyström m.fl. (m) uppmärksammar i motion 2005/06:T26 den av regeringen aviserade utredningen om förarbevis för fritidsbåt. Motionärerna påpekar att antalet olyckor med fritidsbåtar minskat, samt att de flesta olyckor beror på sjöfylleri snarare än brist på kompetens. Mot denna bakgrund anges att ett sådant förarbevis inte är motiverat men att det bör införas särskilda krav på lägsta åldersgräns och kompetens för att framföra en båt som har särskilt stor motorstyrka (yrkande 3).

Erling Bager m.fl. (fp) välkomnar i motion 2005/06:T33 förslag till obligatoriskt förarbevis för framförande av båtar med större motorstyrka och höga maximifarter. Motionärerna uppmärksammar i detta sammanhang behovet av övergångsregler som gör det möjligt att inte kräva onödig utbildning av båtförare med lång yrkesmässig erfarenhet (yrkande 2).

Fritidsbåtsregister

Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) kräver i motion 2005/06:T31 att förberedelserna för ett fritidsbåtsregister avbryts, eftersom syftet med detta register enligt motionärerna är att på sikt införa en skatt på fritidsbåtar. Motionärerna hänvisar till att den socialdemokratiska kongressen 2001 fattat ett beslut med denna inriktning (yrkande 17).

Erling Bager m.fl. (fp) motsätter sig i motion 2005/06:T33 förslag till obligatoriskt fritidsbåtsregister. Enligt motionärerna syftar regeringens förslag till att på sikt möjliggöra ytterligare beskattning av båtlivet (yrkande 1).

Anders Karlsson (s) föreslår i motion 2005/06:T462 att ett obligatoriskt register över fritidsbåtar inrättas. Enligt motionären är fördelarna med ett sådant register bl.a. en förbättrad sjösäkerhet och att det blir lättare att leta reda på försvunna eller stulna båtar.

Hillevi Larsson och Britt-Marie Lindkvist (båda s) argumenterar i motion 2005/06:T494 för införandet av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister för större och/eller motordrivna båtar. Enligt motionärerna är ett sådant register en förutsättning för införandet av en båtskatt samt för en effektiv bekämpning av båtstölder och andra brott till sjöss (yrkande 1).

Kurt Kvarnström och Anneli Särnblad (båda s) hänvisar i motion 2005/06:T542 till att polisen och Sjöfartsverket anser att ett fritidsbåtsregister skulle underlätta arbetet för ökad säkerhet och bättre ordning på sjön. Motionärerna, som delar denna bedömning, anser att ett obligatoriskt fritidsbåtsregister bör inrättas.

Christer Skoog m.fl. (s) anger i motion 2005/06:T575 att ett obligatoriskt båtregister skulle underlätta för polis och kustbevakning när det gäller att lösa det ständigt ökande antalet båtstölder, eftersom det i dag är svårt att finna de rätta ägarna till de båtar som påträffas utan någon form av märkning.

I motion 2005/06:T580 av Agneta Lundberg och Kerstin Kristiansson Karlstedt (båda s) föreslås att ett obligatoriskt fritidsbåtsregister inrättas. Registret är en förutsättning för att kunna ta ut båtskatt och kan dessutom vara till stor hjälp för polis, tull, sjöräddning, hamnvakter och försäkringsbolag.

Christer Erlandsson (s) anger i motion 2005/06:T598 att ett obligatoriskt fritidsbåtsregister skulle göra det omöjligt för ägare till stora båtar att inte ta upp dessa i förmögenhetsbeskattningen, vilket kan ses som en stor fördel med ett sådant register.

Karin Enström (m) motsätter sig i motion 2005/06:Sk343 införandet av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister. Stöldskyddsföreningen frivilliga båtregister anges vara fullt tillräckligt.

Vattenskotrar

I motion 2005/06:T232 anger Liselott Hagberg och Axel Darvik (båda fp) att dagens lagstiftning för vattenskotrar är mer restriktiv än den som gäller för vanliga fritidsbåtar. Enligt motionären är detta orimligt, inte minst eftersom skotern är mer bränslesnål. Motionärerna menar därför att även vattenskotrarna bör falla under den lagstiftning som gäller för fritidsbåtar.

Utskottets ställningstagande

Förarbevis för vissa fritidsbåtar

Under våren 2005 gjorde riksdagen ett tillkännagivande om att regeringen snarast borde låta utreda förutsättningarna för införande av obligatorisk utbildning och förarbevis för vissa fritidsbåtar. Bakgrunden var att antalet allvarliga olyckor i svenska farvatten minskar i alla sjötrafik kategorier utom för fritidsbåtarna. Trafikutskottet konstaterade att en ökad omfattning av fritidsbåttrafiken, ökad motorstyrka och allmänt högre hastigheter till sjöss innebar att detta problem tenderade att växa och att utvecklingen därmed inte var i linje med det av riksdagen beslutade målet om en halvering av antalet allvarliga olyckor för bl.a. fritidsbåtar under perioden 1998–2007. Det fanns inte heller några tecken på att buller och andra miljöstörande effekter från fritidsbåttrafiken minskade.

Regeringen har i propositionen återkommit till riksdagen med förslag i enlighet med detta tillkännagivande. Riksdagen bör därför godkänna förslaget. Vid den fortsatta hanteringen av frågan bör den frivilliga verksamhet med utbildning och utfärdande av olika typer av förarintyg för fritidsbåtar som redan finns på fritidsbåtmarknaden särskilt beaktas.

Motionsförslag om att förarbevis för fritidsbåtar inte är motiverat avstyrks följaktligen. Frågan om övergångsregler och krav på utbildning av båtförare som redan har lång yrkesmässig erfarenhet bör behandlas i det fortsatta utredningsarbetet. Motionsyrkande om övergångsregler avstyrks därför likaså.

Fritidsbåtsregister

Riksdagen riktade redan år 1995 ett tillkännagivande till regeringen om att det statliga fritidsbåtsregistret borde återinföras. Utskottet välkomnar därför regeringens bedömning att registreringsplikt bör införas för vissa fritidsbåtar och har därmed inga invändningar mot att regeringen vidtar åtgärder för att genomföra detta. Enligt utskottets bedömning är detta en angelägen åtgärd i arbetet med en förbättrad säkerhet till sjöss. Genom registrering, med tydligt registreringsnummer, skapas förutsättning för en säker identifiering av fritidsbåtar, vilket underlättar övervakningen av fritidsbåtar. Samtidigt försvåras smitning från olycksplats. Detta är enligt utskottet av största vikt, inte minst mot bakgrund av att de senare årens utveckling, som ovan angetts, inte varit i linje med de av riksdagen beslutade trafiksäkerhetsmålet. En registrering av fritidsbåtar underlättar dessutom identifieringen av stulna båtar.

Utskottet kan följaktligen inte ställa sig bakom motionsförslag om att ett fritidsbåtsregister inte skall inrättas. Syftet med här behandlade motionsförslag om att ett fritidsbåtsregister skall införas tillgodoses däremot. Samtliga här behandlade motionsyrkanden avstyrks med hänvisning till vad utskottet ovan anfört.

Vattenskotrar

I en motion anges att användningen av vattenskotter borde falla under samma regelverk som användningen av fritidsbåtar, eftersom det inte är motiverat med en mer restriktiv reglering av vattenskotrar. Utskottet konstaterar att användningsområdena för dessa två fordonstyper för det mesta inte sammanfaller. Vattenskotern används i mindre utsträckning för transporter. Att ha särregler för denna kategori är därför enligt utskottets mening motiverat. Motionsförslaget avstyrks.

Gång- och cykeltrafik

Utskottets förslag i korthet

Enligt ett enigt utskott har cykeln en given plats i det hållbara resandet. Cyklismen bör därför betraktas som en företeelse med väsentlig transportpolitisk betydelse. Enligt utskottets mening måste cyklismen främjas med hjälp av en kombination av olika styrmedel och åtgärder. Det handlar exempelvis om infrastrukturåtgärder, trafikbestämmelser, information och kampanjer. Motionsförslag om att främja cyklismen avstyrks med hänvisning bl.a. till aviserade och förutsatta åtgärder.

Bakgrund

Regeringen angav i den transportpolitiska propositionen 1998 att ett miljö- och trafiksäkerhetsprogram borde utarbetas för perioden 1998–2007. Som en del i detta arbete skulle bl.a. anges hur andelen säker gång- och cykeltrafik skall ökas samt hur biltrafikens och moped- och motorcykeltrafikens säkerhet skall ökas. I det under våren 1999 presenterade handlingsprogrammet var säker cykeltrafik ett av elva prioriterade områden.

I Vägverkets regleringsbrev har sedan under ett antal år angivits som mål för myndigheten att andelen gående, cyklister och bussresenärer fortlöpande skall öka jämfört med det totala kortväga resandet.

Vägverkets cykelstrategi

Vägverket har, i samverkan med Svenska Kommunförbundet, Boverket, länsstyrelserna, Naturvårdsverket och Folkhälsoinstitutet tagit fram en nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik (Mer cykeltrafik på säkrare vägar, publikation 2000:8). Vägverkets nationella cykelstrategi definierar vissa insatsområden som särskilt viktiga för att målet om ökad och säker cykeltrafik skall kunna nås. Åtgärder i den fysiska infrastrukturen är ett sådant område som inte bara omfattar själva cykelbanan utan också vägvisning, cykelparkering m.m. Det föreslås vidare organisatoriska insatser för

att stimulera samordning och idéutveckling, liksom insatser för kunskapsuppbyggnad i vid mening. Kommunikation, kampanjer och uppföljningsinsatser är andra områden som identifieras.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsförslag om planering, finansiering och prioriteringar av infrastruktur för cyklister behandlades i utskottets betänkande 2003/04:TU10 Transportinfrastrukturen 2004–2015. Utskottet underströk vid detta tillfälle att cykeln har en given plats i det hållbara resandet. Att cykla kan ge flera positiva effekter, exempelvis ökad hälsa och ökat välbefinnande för individen, bättre miljö genom minskade koldioxidutsläpp samt minskade resekostnader för de enskilda. Utskottet framhöll vidare att en satsning på god infrastruktur för cyklister i högsta grad är en jämställdhetsfråga. Kvinnor reser mer lokalt än män. Kvinnor går och cyklar också mer till vardags. Kvinnors resmönster är mer komplexa än mäns och omfattar ofta en kombination av cykel och kollektivtrafik. Utskottet såg därför med tillfredsställelse på den nationella strategi som tagits fram av Vägverket samt avsiktsförklaringen med Svenska Kommunförbundet, cykelorganisationerna och cykelbranschen. Enligt utskottet var någon åtgärd från riksdagens sida inte erforderlig.

Propositionen

Regeringen gör bedömningen att Vägverket, i samarbete med kommuner och andra aktörer, bör verka för bättre förutsättningar för ökad och säker gång- och cykeltrafik för olika grupper av flickor och pojkar, män och kvinnor. Detta är även positivt för tillgängligheten, folkhälsan och miljön. De insatsområden som pekats ut i Vägverkets nationella strategi för ökad och säker cykeltrafik bör genomföras och kompletteras utifrån ett sådant brett perspektiv. De beslutsunderlag som används vid infrastrukturplaneringen, bl.a. statistik om gång- och cykeltrafik, bör utvecklas för att underlätta utformning och val av åtgärder. Vägverket bör även ägna ökad uppmärksamhet åt samordning av regionala cykelstråk. Banverket bör verka för att förbättra möjligheterna till kombinerade resor med cykel och tåg.

Motionsförslag

Lennart Fremling m.fl. (fp, kd, c) konstaterar i motion 2005/06:T29 att behovet av cykelbanor och cykelvägar inte beaktas i tillräcklig grad i dagens infrastrukturplanering. Mot denna bakgrund föreslås att Vägverket ges i uppdrag att senast under 2008, tillsammans med kommunerna, genomföra en inventering av behovet av infrastruktur för säker cykeltrafik.

Jan Ertsborn och Lennart Kollmats (båda fp) uppmärksammar i motion 2005/06:T229 en studie av förutsättningarna att anlägga en bilfri cykelturistled utmed Hallandskusten. Enligt motionärerna finns det goda skäl att göra en statlig satsning på denna cykelled såsom ett pilotprojekt, vilket kan leda till att andra sedan följer efter.

Ragnwi Marcelind (kd) efterfrågar i motion 2005/06:T348 åtgärder som gör det lättare att ta cykeln till eller på tåget. Detta skulle enligt motionären förbättra arbetspendlars möjligheter att använda sig av kollektivtrafiken, och därmed leda till stora miljövinster.

I motion 2005/06:T609 konstaterar Johnny Gylling m.fl. (kd) att cyklingen i Sverige minskat med 2 % sedan år 2000, då Vägverket antog en nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik. Enligt motionärerna förklaras utvecklingen av den bristande säkerhet som många potentiella cyklister upplever. Regeringen föreslås därför ge Vägverket i uppdrag att se över trafiklagstiftningen i syfte att öka cyklisters säkerhet och framkomlighet (yrkande 12).

Rolf Olsson (v) uppmärksammar i motion 2004/05:T342 att det blivit allt svårare att ta med sig cykel på tåget, vilket enligt motionären är olyckligt i ljuset av cykelns stora fördelar med avseende på miljö, folkhälsa och tillgänglighet. Regeringen föreslås därför utreda vilka åtgärder som kan vidtas för att förbättra möjligheterna att ta med cykeln på tåget.

Att cykla är billigt och hälsosamt samtidigt som det minskar trängsel, buller och avgaser. Inte minst av dessa anledningar, måste cyklandet, anger Karin Thorborg m.fl. (v) i motion 2005/06:330 lyftas fram på ett helt annat sätt än i dag. För det första måste utbyggnaden av cykelbanor och sammanhängande cykelbanenät prioriteras, bl.a. genom upprättande av planer för utbyggnad av cykelvägnätet (yrkande 1). Detta bör ske inte minst genom att Vägverket omprioriterar inom sin budget så att cykelinfrastrukturen kan byggas ut och förbättras i alla nödvändiga delar (yrkande 2).

Vidare bör Vägverket som sektorsmyndighet stödja och stimulera näringslivet att engagera sig i arbetet med att utveckla cyklandet, eftersom resor till och från arbetet står för en stor del av det totala transportarbetet (yrkande 4).

Motionärerna efterfrågar även åtgärder som underlättar för resenärer att kombinera resande med cykel och resande med kollektivtrafik, exempelvis byggnation av cykelparkeringsmöjligheter vid hållplatser och tåg- och tunnelbanestationer, eller utökade möjligheter att ta med sig cykeln på kollektiva färdmedel (yrkande 5).

Eftersom resvanor grundläggs i tidiga år ser motionärerna det som angeläget att även skolorna uppmuntrar barns och ungdomars cyklande, exempelvis genom att tillhandahålla goda parkeringsmöjligheter. Motionärerna betonar det viktiga i att cykelvägarna till skolorna är högprioriterade i den kommunala planeringen så att det blir möjligt att cykla till skolan på ett säkert sätt (yrkande 6).

Såvitt gäller trafiklagstiftningen efterfrågas en översyn utifrån ett cyklistperspektiv. Viktiga frågor i detta sammanhang är väjningsregler i korsningar och vid övergångsställen, cykling mot enkelriktning och omkörningsförbud för bilar i samband med möte med cyklist. Skyltningen bör ses över i syfte att åstadkomma enhetlighet på nationell nivå, på samma sätt som för bilismen (yrkande 7).

Vidare anges att Sverige har stor potential att utvecklas som mål för cykelturism, vilket är viktigt inte minst utifrån ett regionalt perspektiv. Det behövs dock bättre information, lättillgängligt modernt kartmaterial, upprustning av befintliga cykelstråk samt utbyggnad av de rekreativa cykelnätten och bättre länkar mellan dem. Vägverket bör därför tillsammans med berörda turistorganisationer ta fram en handlingsplan för att öka turism- och fritidscykelandet i landet (yrkande 8).

För att förbättra cyklisternas trafiksäkerhet föreslås att cykelhjälmars skall certifieras på samma sätt som mc-hjälmars (yrkande 9).

Slutligen anges att cykelns alla fördelar väl motiverar att Folkhälsoinstitutet, Vägverket och Naturvårdsverket ges ett gemensamt uppdrag att genomföra en nationell cykelkampanj (yrkande 10).

I motion 2005/06:T297 av Åsa Domeij och Helena Hillar Rosenqvist (båda mp) noteras att gång- och cykeltrafik under senare år underlättats i tätort genom ett antal åtgärder, bl.a. byggnation av cykelbanor och att hastigheten begränsas till 30 km/tim. Nu är det enligt motionärerna tid att skapa förutsättningar för en säker cykeltrafik även på landsbygden. En översyn efterfrågas i syfte att förbättra möjligheterna för gång- och cykeltrafikanter att använda vägnätet på landsbygden.

Claes Roxbergh m.fl. (mp, fp, kd, c, -) uppmärksammar i motion 2005/06:T612 att riksdag och regering vid flera tillfällen uttryckt sin avsikt att satsa på ökad och säker cykling, en ambition som konkretiserats inte minst i Vägverkets cykelstrategi från 2000. Regeringen föreslås öka anslagen för cykelåtgärder och uppmana Vägverket att göra de omprioriteringar som krävs för att skyndsamt fullfölja denna strategi (yrkande 1).

Vidare föreslås att Vägverket ges i uppdrag att garantera cyklisternas framkomlighet och säkerhet på det statliga vägnätet (yrkande 2) och att se över trafiklagstiftningen i syfte att öka cyklisters säkerhet och framkomlighet (yrkande 3).

Banverket bör ges i uppdrag att se över möjligheterna att kräva av tåg-företag inom det svenska järnvägssystemet att cykel skall få medtagas på samtliga turer (yrkande 7).

I motion 2005/06:T296 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, -) föreslås att Vägverket ges i uppdrag att se över de kriterier som används vid utformning av vägar, så att dessa görs mer tillgängliga för alla trafikanter. En viktig del i detta är att utveckla en nationell strategi för hur möjligheterna

att använda cykel på det allmänna vägnätet skall underlättas, inte minst eftersom dagens nätverk i alltför hög grad utformats utifrån bilisternas behov (yrkande 5).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka att cykeln har en given plats i det hållbara resandet. Att cykla kan ge flera positiva effekter, exempelvis ökad hälsa och ökat välbefinnande för individen, bättre miljö genom minskade koldioxidutsläpp samt minskade resekostnader för de enskilda. Cykelfrågan bör därför inte som traditionellt betraktas som snäv trafiksäkerhetsfråga utan som en företeelse med väsentlig transportpolitisk betydelse. Det är bl.a. mot denna bakgrund som etappmålet för ett tillgängligt transportsystem bl.a. anger att cykeltrafikens andel av den totala andelen resor skall öka. En satsning på cyklismen är även i högsta grad en jämställdhetsfråga eftersom kvinnor går och cyklar mer än män. Enligt utskottets mening måste cyklismen främjas med hjälp av en kombination av olika styrmedel och åtgärder. Det handlar exempelvis om infrastrukturåtgärder, trafikbestämmelser, information och kampanjer. I det följande redogör utskottet för sina ställningstaganden inom dessa områden.

Såvitt gäller infrastrukturen konstaterar utskottet i likhet med flera motionärer att cykelbanor, cykelvägar och andra lösningar såsom vägvisning och cykelparkeringar är ett effektivt verktyg i arbetet med att främja en ökad och säker gång- och cykeltrafik. Som regeringen anger måste därför de beslutsunderlag som används vid infrastrukturplaneringen, bl.a. statistik om gång- och cykeltrafik, utvecklas för att underlätta utformning och val av åtgärder. Vägverket bör även ägna ökad uppmärksamhet åt samordning av regionala cykelstråk.

Enligt utskottets mening är även nationella och lokala trafikbestämmelser och föreskrifter ett viktigt verktyg. Utskottet delar därför grundinställningen i de motioner som föreslår en översyn av trafiklagstiftningen utifrån ett cyklistperspektiv. Enligt utskottet ankommer det på Vägverket att inom sitt sektorsansvar följa utvecklingen inom detta område och föreslå åtgärder. Utskottet välkomnar därför att denna fråga uppmärksammats i Vägverkets ovan nämnda nationella strategi för ökad och säker cykeltrafik där det anges att Vägverket avser att genomföra en översyn i enlighet med vad motionärerna efterfrågar. Utskottet har erfarit att detta arbete pågår och förutsätter att Vägverket utifrån resultatet av detta arbete återkommer till regeringen med förslag i de fall det kan anses motiverat.

Ytterligare ett verktyg i arbetet för en ökad och säkrare cykeltrafik är enligt utskottet information och kampanjer. Enligt utskottets uppfattning har Vägverket, som sektorsansvarig myndighet, en viktig roll här. En parallell kan dras till Vägverkets insatser för trafiksäkerheten i detta avseende. När det gäller arbetet med att skapa en säkrare cykeltrafik har en ökad hjälmanvändning betydelse. Mot den bakgrunden är det viktigt att de cykel-

hjälmor som nu finns på marknaden uppfyller högt ställda kvalitetskrav. Utskottet förutsätter att denna fråga uppmärksammas inom ramen för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet.

Slutligen vill utskottet behandla frågan om möjligheten att ta med cykel på kollektiva transporter, förbättrade cykelparkeringsmöjligheter vid hållplatser och tåg- och tunnelbanestationer. Som motionärerna påpekar skulle detta innebära att cykelns användningsområde utökas. Utskottet välkomnar därför att regeringen gett Banverket i uppdrag att verka för förbättrade möjligheter till kombinerade resor med cykel och tåg.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att ett antal åtgärder från ett flertal aktörer är nödvändiga för att åstadkomma en ökad och säkrare cykeltrafik. Utskottet förutsätter därför att regeringen tar ett helhetsansvar, samordnar och agerar pådrivande i denna process.

Med vad som ovan anförts avstyrks här behandlade motionsyrkanden. Syftet med flertalet motioner om att skapa förutsättningar för en väsentligt ökad cyklism förutses dock enligt utskottets mening komma att tillgodoses.

Enskilda vägar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen föreslås avslå motionsyrkanden om enskilda vägar och vissa färjefrågor. Enligt utskottets bedömning bör utgångspunkten vara att bidragen till enskilda vägar innebär att tillräckliga medel avsätts för att bidra till ett tillfredsställande underhåll och uppfylla de transportpolitiska målen.

Jämför reservation 38 (m, fp, kd, c).

Bakgrund

Det svenska vägnätets omfattning

Det svenska vägnätet består av dels allmänna vägar, för vilka staten eller kommunerna är väghållare, dels enskilda vägar, som de fastigheter som har nytta av vägarna har ansvar för. Sveriges vägnät består av följande:

- 9 830 mil statliga vägar,
- 4 000 mil kommunala gator och vägar,
- 7 500 mil enskilda vägar med statsbidrag och
- 20 500 mil enskilda vägar utan statsbidrag, de flesta s.k. skogsbilvägar.

Regler om enskilda vägar

Regler som rör det enskilda vägnätet återfinns i flera författningar, däribland

- väglagen (1971:948) och vägkungörelsen (1971:954),

- trafikförordningen
- lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar,
- förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning,
- plan- och bygglagen (1987:10),
- anläggningslagen (1973:1149 [AL]), som berör bildandet av en gemensamhetsanläggning, rättigheter för väghållaren, vägområde m.m.,
- lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter (SFL) och
- miljöbalken (1998:808).

Dessutom finns bestämmelser i olika myndigheters föreskrifter.

Organisationsformer för enskilda vägar

Formen för hur förvaltningen av enskilda vägar organiseras kan vara av flera slag. Väghållare för enskilda vägar kan vara samfällighetsföreningar bildade enligt anläggningslagen, vägsamfälligheter och vägföreningar bildade enligt äldre lagstiftning samt ideella föreningar genom s.k. frivilliga överenskommelser. Det juridiska ansvaret för den enskilda vägen har väghållaren, dvs. markägaren eller en organisation såsom vägförening, vägsamfällighet eller samfällighetsförening.

Utredningsarbete

Delar av det regelverk som avser enskilda vägar har utretts under senare år. Regeringen beslutade 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 Brevutredningen sitt slutbetänkande Enskild eller allmän väg? (SOU 2001:67) till Näringsdepartementet. Syftet med Brevutredningens förslag var 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. Brevutredningen har föreslagit bl.a. följande.

- 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.

Sedan Brevutredningens slutbetänkande presenterades har regeringen begärt kompletterande underlag från berörda myndigheter inom vissa områden. Ett exempel är uppdraget våren 2003 till Vägverket att redovisa en modell för den ekonomiska styrningen av bidraget till drift och byggande av enskilda vägar. Enligt den redovisning Vägverket därefter lämnat bör en sammanhållen översyn av regelverket göras under 2004. Vägverket anger även att en rad åtgärder kommer att vidtas för att följa och ge information om tillståndet på det enskilda vägnätet med statsbidrag. I samråd med näringslivet kommer Vägverket att identifiera för vilka vägar det behövs en förbättrad information om tidsbegränsade bärighetsnedsättningar. Inspektioner av enskilda broar med statligt bidrag skall – oberoende av huvudmannaskap – göras med den systematik och de tidsintervall som gäller för statliga broar och vara i fas med dessa rutiner senast under år 2007.

Tidigare ställningstagande i riksdagen

I det av riksdagen godkända betänkandet 2004/05:T11 Vägfrågor konstaterade utskottet att de enskilda vägarna svarar för en betydande andel av det svenska vägnätet. Vidare angavs att de spelar en viktig roll för tillgängligheten såväl för enskilda medborgare som för näringslivet samt att de har en särskilt stor betydelse för glesbygden. Mot denna bakgrund såg utskottet det som angeläget att dessa vägar ges tillfredsställande förutsättningar, så att riksdagens transportpolitiska mål – såväl det övergripande målet som delmålen – uppfylls. Utskottet instämde i syftet med de då behand-

lade motionerna till den del förslagen gick ut på att regelverket och bidragssystemet avseende enskilda vägar skall främja trafiklösningar samt präglas av tydlighet och rättvisa.

Utskottet konstaterade att många av de motionsledes aktualiserade förslagen om enskilda vägar berörts i Brevutredningen samt att beredningen av denna utrednings förslag pågått i drygt tre år samtidigt som kompletterande underlag inhämtats bl.a. i form av ett uppdrag till Vägverket att utveckla den ekonomiska styrningen av bidraget till drift och byggande av det enskilda vägnätet. Enligt utskottets i betänkandet redovisade mening var det angeläget att alla de frågor om enskilda vägar som varit föremål för överväganden inom bl.a. Brevutredningen blir så väl genomlysta att de förslag som regeringen förväntas lägga fram vilar på en stabil grund.

Med anledning av utredningens förslag ville utskottet, liksom vid tidigare riksdagsbehandling, framhålla att det inte kan bli aktuellt att föra över allmänna vägar till enskilda vägar på det mycket omfattande sätt som föreslås i Brevutredningen. Utgångspunkten bör vidare vara att bidragsprocenten till de enskilda väghållarna åtminstone vidmakthålls i avvaktan på att slutlig ställning tas i frågan. Utskottet utgick därför ifrån att tillräckliga medel avsätts för att klara ett tillfredsställande underhåll.

Såvitt gäller frågan om ansvaret för färjelinjer angavs att det enligt utskottets mening inte ankommer på riksdagen att peka ut olika lösningar för specifika färjelinjer men att det enligt utskottets mening är av största vikt att dessa frågor löses snarast samt att bedömningsgrunderna är enhetliga över landet.

Utskottet hänvisade slutligen till tidigare ställningstagande om att det finns en fråga som kräver en mer skyndsam behandling, nämligen ansvaret för pumpanläggningar som tillkommit vid utbyggnad av vägar eller järnvägar. Utskottet konstaterade att det sedan utskottets tidigare ställningstagande i ett regeringsbeslut angivits att Banverket och Vägverket genom en utvecklad och enhetlig tillämpning av nuvarande bestämmelser bör kunna komma till rätta med detta problem, samt att Banverket och Vägverket därefter utfärdat rekommendationer att verken skall ta ansvar för sådana pumpanläggningar som tillkommit som en följd av om- eller tillbyggnad av allmän väg eller bana, i de fall väghållaren är annan än kommun och motsätter sig övertagandet av ansvaret och ifall verken gör bedömningen att nödvändig teknisk kompetens saknas hos väghållaren. Utskottet välkomnade denna rekommendation.

Propositionen

I propositionen redogör regeringen för sina bedömningar i ett antal frågor med anknytning till det enskilda vägnätet och enskilda färjor. Behandlingen av de förslag som väckts i Brevutredningens betänkande Enskild eller allmän väg? (SOU 2001:67) anges därmed vara avslutad.

Huvudmannaskap m.m.

Brevutredningen ansåg att tekniska installationer, såsom broar, i många fall kan innebära en stor kostnadsbörda för de enskilda vägghållarna och att det tekniska och rättsliga ansvaret kan vara betungande. Utredningen föreslog därför att Vägverket, vid indragning av allmän väg, behåller ansvaret för broar genom avtal eller genom att vägrätten består för broavsnitten. Även ansvaret för broar i det befintliga statsbidragsberättigade enskilda vägnätet borde enligt utredningen kunna överföras till Vägverket efter ansökan från den enskilde vägghållaren eller genom initiativ från Vägverket.

Enligt regeringen saknas det kunskapsunderlag – tekniskt, ekonomiskt och juridiskt – som krävs för att kunna ta ställning till ett eventuellt statligt övertagande av broar på statsbidragsberättigade enskilda vägar. Ett överförande till allmänt huvudmannaskap föreslås därför inte.

Huvudmannaskap för färjeleder

Angående huvudmannaskap för färjeleder gör regeringen bedömningen att vissa frågor rörande huvudmannaskapet för trafiken till Holmön, Ulvön/ Trysunda och godsfärjan till Göteborgs södra skärgård bör studeras ytterligare. Vägverket bör inom ramen för sitt sektorsansvar uppmärksamma behovet av rådgivning till framför allt de enskilda vägghållare som driver färjeleder i egen regi.

Avgifter på allmänna färjor

Enligt regeringens bedömning bör beslut om att avgiftsbelägga allmänna färjor även fortsättningsvis fattas av regeringen. Enskilda färjor som helt kan finansieras av trafikantavgifter bör inte komma i fråga för statligt övertagande eller statsbidrag.

Bidrag till enskilda vägar och färjor

Regeringen gör bedömningen att en färja som är väganordning men där trafiken är av för liten omfattning för att bedömas utgöra allmän samfärd-sel bör komma i fråga för statsbidrag till enskild vägghållning. Statsbidrag bör inte ges för del av kostnader som härrör från eventuell godshantering.

Investeringar i enskilda vägar och färjor

Enligt regeringens bedömning finns det för närvarande inte anledning att ändra regleringen kring investeringar i enskilda vägar och färjor.

Motionsförslag

Regelsystemet för enskilda vägar

Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) pekar i motion 2005/06:T31 på de enskilda vägarnas betydelse. Ytterligare resurser måste därför satsas på denna del av landets vägnät (yrkande 2).

Vidare föreslås att Vägverket tar över ansvaret för broar på det enskilda vägnätet. Motionärerna delar inte regeringens bedömning att brister i kunskap om dessa broar i vattenrättsligt hänseende kan försvåra en sådan överföring av detta ansvar (yrkande 3).

I motion 2005/06:T228 av Nils Fredrik Aurelius (m) anges att standarden på det enskilda vägnätet försämrats under senare år. Givet dessa vägars betydelse krävs höjda statsbidrag för deras underhåll (yrkande 3).

Enligt vad som anförs i 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) är de enskilda vägarna av stor betydelse för näringsliv, människors möjlighet till bosättning, arbete, friluftsliv, rekreation m.m. Motionärerna motsätter sig därför alla förslag om minskade bidrag till de enskilda vägarna (yrkande 19).

I motion 2005/06:T393 pekar Holger Gustafsson (kd) på de enskilda vägarernas betydelse för landsbygden. Enligt motionären är det mot denna bakgrund angeläget att i större utsträckning uppmärksamma dessa vägars standard och tillskjuta medel för deras drift och underhåll (yrkande 2).

Lars-Ivar Ericson (c) vill i motion 2005/06:T224 understryka de enskilda vägarernas betydelse för såväl landets invånare som turismnäringen. Enligt motionärens mening är det nödvändigt att tillskjuta ytterligare resurser för detta ändamål, och på så sätt säkerställa standarden på detta vägnät.

Eskil Erlandsson och Jan Andersson (båda c) understryker i motion 2005/06:T288 att en god standard på det enskilda vägnätet är avgörande för att landsbygdens tillväxtpotential skall kunna tas till vara. Det är därför enligt motionärernas mening nödvändigt att höja statsbidraget för upprustning och underhåll av detta vägnät.

Motion 2005/06:T437 av Rigmor Stenmark (c) handlar om infrastrukturen i Uppsala län. Motionären argumenterar att vägnätet kan liknas vid ett spindel nät där trådarna måste hänga samman för att bli en del av en helhet. Därför måste även de enskilda vägarna i länet ses över och i möjligaste mån göras om till allmänna vägar.

I motion 2005/06:T477 anger Margareta Andersson och Agne Hansson (båda c) att en god standard på det enskilda vägnätet är en förutsättning för att kunna ta till vara landsbygdens tillväxtpotential. Det är därför enligt motionärerna nödvändigt med en kraftig uppräknings av statsbidraget för upprustning och underhåll av dessa vägar.

I motion 2005/06:T285 av Carina Hägg (s) konstateras att vägföreningar ibland kan ha svårigheter att hitta en styrelse, vilket innebär att det inte finns någon som kan ta itu med eventuella problem som uppstår efter exempelvis en storm med nedfallna träd. Mot denna bakgrund efterfrågas en översyn av problem och förutsättningar förknippade med vägföreningarnas väghållning.

Enligt vad som sägs i motion 2005/06:T286 av Agneta Lundberg och Göran Norlander (båda s) är det inte rimligt att en del av befolkningen skall betala för de enskilda vägarna, medan de allmänna vägarna finansieras av skattemedel. Staten bör därför enligt motionärerna ta ett större ansvar även för detta vägnät.

Louise Malmström och Billy Gustafsson (båda s) uppmärksammar i motion 2005/06:T357 att det finns stora skillnader mellan olika kommuner med avseende på vem som betalar för väghållningen. En förklaring är konstruktionen av det statliga bidragssystemet, vilket innebär att de statliga bidragen försvinner då en kommun tar över ansvaret från en enskild väghållare. Mot denna bakgrund föreslås en översyn av det statliga bidragssystemet för att skapa lika villkor för boende i jämförbara områden i olika kommuner.

I motion 2005/06:T435 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, kd, c) anges att de enskilda vägarna är av stor betydelse för näringsliv, människors möjlighet till bosättning, arbete, friluftsliv och rekreation. Mot denna bakgrund krävs att nödvändiga resurser avsätts för att upprätthålla en rimlig standard på de enskilda vägarna.

En miljon människor använder det ensilda vägnätet varje dag, och mer än hälften av det utnyttjas för näringslivets transporter. Mot denna bakgrund kräver Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp) i motion 2005/06:N304 att regeringen avsätter de medel som krävs för att följa gällande förordning om drift och underhåll av enskilda vägar (yrkande 9).

Enligt vad som anförs i motion 2005/06:N380 av Carl-Erik Skårman och Cecilia Widegren (båda m) är de enskilda vägarna viktiga transportleder för familje- och arbetsliv på landsbygden. Motionärerna anger vidare att anslagen för detta vägnät inte är tillräckliga (yrkande 9).

Vissa färjefrågor

Gunnar Andrén (fp) konstaterar i motion 2005/06:T279 att Vägverkets färjor mellan fastlandet och öarna i landets skärgårdar är av största betydelse för befolkningen på öarna (yrkande 9).

Tobias Krantz (fp) efterfrågar i motion 2005/06:T292 lagändringar som gör det möjligt att klassa färjetrafiken mellan Gränna och Visingsö som allmän färjeförbindelse så att den kan övergå till statligt huvudmannaskap.

Ett identiskt förslag framförs av Tobias Krantz (fp) i motion 2005/06:T22.

Karin Pilsäter och Mia Franzén (båda fp) föreslår i motion 2005/06:T498 att färjan mellan Slagsta och Ekerö bekostas av Vägverket, eftersom den utgör en avlastning för Essingeleden (yrkande 7).

Gunilla Tjernberg (kd) konstaterar i motion 2005/06:T306 att frågan om ansvaret för förbindelsen mellan Holmön och fastlandet beretts under lång tid. Givet frågans vikt krävs ett klagörande och beslut om huvudmannaskapet för denna förbindelse.

Göte Wahlström m.fl. (s) påminner i motion 2005/06:T486 om att huvudmannaskapet för färjetrafiken mellan Gränna och Visingsö varit föremål för diskussioner under lång tid. Motionären, som konstaterar att bl.a. Brevutredningen ställt sig positiv till ett förändrat huvudmannaskap, efterfrågar en snar lösning av frågan.

Motion 2005/06:N381 av Rosita Runegrund och Lars Gustafsson (båda kd) handlar om skärgården och dess utveckling. Det anges att färjetrafiken är livsavgörande för de boende på öarna samt att Vägverket och Glesbygdsverket bör utarbeta förslag till enhetligt regelverk samt klargöra statens ansvar för färjetrafiken i skärgårdarna (yrkande 6).

Martin Andreasson m.fl. (fp) föreslår i motion 2005/06:N443 att det utreds huruvida färjeleden mellan Slagsta och Ekerö kan göras till en avgiftsfri förbindelse som en del av det regionala vägnätet (yrkande 32).

Utskottets ställningstagande

Regelsystemet för enskilda vägar

Som framgår av redovisningen i det föregående svarar de enskilda vägarna för en betydande andel av det svenska vägnätet. De spelar därmed en viktig roll för såväl enskilda medborgares som för näringslivets tillgänglighet. För glesbygden har de enskilda vägarna en särskilt stor betydelse. Mot den bakgrunden är det angeläget att dessa vägar ges tillfredsställande förutsättningar, så att riksdagens transportpolitiska mål – såväl det övergripande målet som delmålen – uppfylls. Denna fråga har även uppmärksammats i ett antal motioner, med motionsförslag om en ökad medelstildelning för åtgärder i det enskilda vägnätet. Enligt utskottets bedömning bör utgångspunkten vara att bidragen innebär att tillräckliga medel avsätts för att bidra till ett tillfredsställande underhåll och uppfylla de transportpolitiska målen.

Vidare vill utskottet uppmärksamma det motionsledes framförda förslaget om en överföring av vägar från det enskilda till det allmänna vägnätet. I den ovan refererade Brevutredningen föreslogs att en omfattande överföring skulle göras i motsatt riktning, dvs. från det allmänna till det enskilda vägnätet. Utskottet har med anledning av detta förslag vid ett antal tillfällen framhållit att det inte kan bli aktuellt att föra över allmänna vägar till enskilda vägar på det mycket omfattande sätt som föreslås i Brevutredningen. Ytterligare ställningstagande i denna fråga är enligt utskottets bedömning inte erforderligt. Ett relaterat förslag, om att låta Vägverket och Banverket ta över ansvaret för broar, har framförts i en motion. Utskottet delar regeringens bedömning i denna fråga, dvs. att det i dag saknas kunskapsunderlag – tekniskt, ekonomiskt och juridiskt – för att kunna ta ställning till ett eventuellt statligt övertagande av broar på statsbidragsberättigade enskilda vägar.

I en motion efterfrågas en översyn av problem och förutsättningar förknippade med vägföreningarnas väghållning, bl.a. mot bakgrund av att vägföreningar ibland kan ha svårt att hitta en styrelse. I en annan motion efterfrågas en översyn av det statliga bidragssystemet för att skapa lika villkor för boende i jämförbara områden i olika kommuner. Utskottet har inte erfarit att de omständigheter som motionärerna redogör för utgör ett så stort problem att det bör föranleda en översyn i enlighet med vad som anförs i motionerna. Ett uttalande från riksdagen är därför inte motiverat.

Här behandlade motionsförslag avstyrks med vad som ovan anförts.

Vissa färjefrågor

Såvitt gäller frågan om ansvaret för färjelinjer ankommer det enligt utskottet inte på riksdagen att peka ut olika lösningar för specifika färjelinjer. Utskottet har dock förståelse för att ansvaret för vissa färjelinjer kan vara betungande. Enligt utskottets mening är det därför viktigt att frågetecken kring vem som skall vara huvudman för dessa färjor rätas ut. Mot denna bakgrund välkomnar utskottet att regeringen tillsatt en särskild förhandlingsman och kontaktperson i frågor gällande huvudmannaskap för vissa färjeleder m.m. Motionsförslag om vissa färjeleder avstyrks därmed.

Färdtjänst och riksfärdtjänst

Utskottets förslag i korthet

Enligt utskottets mening är en väl fungerande färdtjänst en förutsättning för att det transportpolitiska målet om ett tillgängligt transportsystem skall kunna uppnås. Utskottet anser att regeringens förslag till lagändringar är ett steg i denna riktning. Utskottet föreslår mot denna bakgrund att riksdagen antar regeringens lagförslag om färdtjänst och riksfärdtjänst.

Jämför reservation 39 (m, kd, c).

Bakgrund

Under 1960-talet började kommunerna att frivilligt anordna färdtjänst, och 1970 fanns färdtjänst i ett hundratal av landets då 850 kommuner. 1980 hade färdtjänst inrättats i samtliga kommuner, men det var först 1982, då socialtjänstlagen trädde i kraft, som färdtjänst blev en lagfäst rättighet. Färdtjänsten expanderade snabbt. Vid årsskiftet 1981/82 hade 295 000 personer tillstånd och vid årsskiftet 1989/90 hade antalet ökat till 445 000, dvs. 5,2 % av befolkningen. Från mitten av 1990-talet har antalet tillstånd minskat, och då färdtjänstlagen trädde i kraft uppgick antalet till 419 000. Vid årsskiftet 2000/01 hade antalet tillstånd sjunkit ytterligare.

Dagens bestämmelser om färdtjänst och riksfärdtjänst

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 som bidrar 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.

Vissa utredningar

I samband med sin behandling av ovan nämnda lagförslag om färdtjänst föreslog trafikutskottet riksdagen att hos regeringen begära en allsidig och noggrann utvärdering av 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. Bland annat med utgångspunkt i Vägverkets slutsatser i rapporterna 2000:103, 2001:43, 2001:86 och 2001:95 beslutade regeringen hösten 2002 att tillsätta en utredning om vissa färdtjänstfrågor (dir. 2002:108).

Den särskilde utredaren överlämnade sitt slutbetänkande till statsrådet Ulrica Messing den 30 oktober 2003. Utredningen uppmärksammar ett antal problem. I det följande redogörs för några av utredarens slutsatser och förslag.

Inledningsvis gör utredaren bedömningen att det är svårare att få tillstånd till färdtjänst nu än det var att få ett sådant tillstånd enligt den tidigare socialtjänstlagen samt att detta beror på att socialtjänstlagens helhetsyn, dvs. att individens totala situation skulle beaktas vid prövningen, saknar motsvarighet i lagen om färdtjänst. Bland annat mot denna bakgrund föreslås ett antal åtgärder.

Kvalitet och personal. Utredaren föreslår införande av en bestämmelse om kvalitet på färdtjänst samt att bedömningen av om det råder god kvalitet inom färdtjänsten bör baseras bl.a. på att tillståndshavaren bemöts på ett korrekt sätt, att transporten av den enskilde sker på ett trafiksäkert sätt, att det föreligger skäliga hämtningstider, att fordon kommer i tid osv. I samma sammanhang föreslås bestämmelser om personalens kompetens.

Ledsagare. Utredaren föreslår att tillstånd till ledsagare under resa med färdtjänst skall beviljas inte bara om behov av ledsagare föreligger under resan utan även om behovet föreligger i samband med resan, eftersom det kan uppkomma situationer där den som beviljats färdtjänst eller riksfärdtjänst ändå inte kan resa, exempelvis på grund av att han eller hon endast har behov av ledsagare efter resan och inte under denna.

Medresenär. Utredaren har erfarit att inte alla kommuner och trafikhuvudmän tillåter att ett tillstånd till färdtjänst även omfattar en medresenär. Eftersom det enligt utredaren är uppenbart att det kan uppkomma stora svårigheter för en funktionshindrad att fullgöra exempelvis sin föräldraroll om man inte får ta med egna barn i färdtjänsten föreslås en särskild bestämmelse, av vilken framgår att om det är skäligt att den som söker tillstånd till färdtjänst skall ha sällskap på resorna av en eller flera medresenärer, skall tillståndet gälla även för denna eller dessa.

Begränsning av antalet resor. Ett tillstånd till färdtjänst får enligt 9 § lagen om färdtjänst i skälig omfattning förenas med föreskrifter om bl.a. hur många resor tillståndet omfattar. I förarbetena till lagen om färdtjänst (prop. 1996/97:115 s. 52 f. och 79) uttalas dock att nödvändiga resor, som t.ex. resor till och från arbetet eller skolan, inte skall begränsas till antalet. Enligt utredningens uppfattning bör begreppet nödvändiga resor omfatta mer än endast resor till arbete eller skola och kommunen samt att resor som är av väsentlig betydelse för den enskilde får begränsas till antalet endast om det är skäligt.

Villkor. Utredningen anser att det bör föreskrivas att tillstånd till färdtjänst kan förenas med individuella villkor, vilka tar hänsyn till den enskildes funktionshinder och de behov som följer av funktionshindret. Detta är rimligt eftersom vissa villkor, t.ex. särskild förare, kan vara en förutsättning för att den funktionshindrade över huvud taget skall kunna genomföra sin resa.

Propositionen

Mot bakgrund av de ovan redovisade utredningarna anser regeringen att det finns ett behov av förändringar och förtydliganden av lagarna om färdtjänst och riksfärdtjänst. Regeringens förslag till ändringar är dock av mer begränsad omfattning än utredningens.

Vissa av de frågor som utredningen behandlat måste, enligt regeringens uppfattning, bli föremål för ytterligare överväganden innan slutlig ställning kan tas. Detta gäller bl.a. utredningens förslag om ledsagare, medresenär och individuella villkor för tillstånd till färdtjänst. Regeringen avser att återkomma till riksdagen med sin bedömning under nästa riksmöte.

Regeringen föreslår att det skall införas en bestämmelse om att färdtjänst som anordnas skall vara av god kvalitet. Som exempel på god kvalitet anges att den färdtjänstberättigade bemöts på ett korrekt sätt, att

transporten av den enskilde sker på ett trafiksäkert sätt, att det föreligger skäligen hämtningstider och att fordon kommer i tid. Det anges vidare vara viktigt att prövningen av tillstånd till färdtjänst, villkor m.m. sker på ett objektivt och korrekt sätt i enlighet med den lagstiftning som gäller.

Angående barns ansökningar om tillstånd till färdtjänst föreslås att prövningen, när det gäller dennes svårigheter att förflytta sig, skall göras i förhållande till sådana svårigheter för barn i motsvarande ålder utan funktionshinder. Om svårigheterna att förflytta sig beror på ett funktionshinder föreligger inte något föräldraansvar utan färdtjänst skall beviljas för att tillgodose hjälpbehovet. Eller uttryckt på annat sätt – om ett barn utan funktionshinder i motsvarande ålder och situation skulle ha kunnat förflytta sig på egen hand, är en hänvisning till föräldraansvaret inte skäl för att avslå en ansökning om färdtjänst. Motsvarande skall gälla ansökningar om tillstånd till riksfärdtjänst.

Regeringens förslag innehåller även en bestämmelse om att resor som kan anses vara väsentliga för en tillståndshavare får begränsas till antalet endast om det finns synnerliga skäl.

Regeringen uppmärksammar vidare bestämmelsen om trafikhuvudmans skyldighet att i prövning om ansökan om tillstånd för färdtjänst eller riksfärdtjänst höra den kommun där den sökande är folkbokförd. Enligt regeringen fyller denna bestämmelse inte någon egentlig funktion och bör därför tas bort. Den föreslagna ändringen kan också innebära en snabbare och rationellare handläggning, vilket kan ge fördelar för både sökanden och tillståndsgivaren.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 oktober 2006. Enligt regeringens bedömning bör Vägverket ha ett sektorsansvar för färdtjänst och riksfärdtjänst.

Slutligen redogör regeringen för de förväntade konsekvenserna av förslagen. Enligt propositionen kommer de enskilda att gynnas av förslagen. Vissa kommuner kan få marginellt ökade kostnader men inte av sådan omfattning att ett ekonomiskt tillskott är motiverat enligt den kommunala finansieringsprincipen. Vägverket får nya arbetsuppgifter och vissa ökade kostnader i och med att verkets sektorsansvar föreslås omfatta färdtjänst och riksfärdtjänst. De allmänna förvaltningsdomstolarna påverkas inte annat än marginellt av förslagen. Såväl Vägverkets som de allmänna förvaltningsdomstolarnas eventuellt ökade arbetsbelastning förutses hanteras inom befintliga anslagsramar.

Motionsförslag

Elizabeth Nyström m.fl. (m) uppmärksammar i motion 2005/06:T26 regeringens bedömning att de i propositionen framförda förslagen om förändrade regler för färdtjänsten kan innebära ökade kostnader för kommunerna. Motionärerna kräver att kommunerna kompenseras för dessa kostnader enligt den kommunala finansieringsprincipen (yrkande 6).

Else-Marie Lindgren (kd) konstaterar i motion 2005/06:T268 att nuvarande regelverk tillåter att endast en ledsagare eller personlig assistent får medfölja vid färdtjänstresor utan extra avgift, vilket enligt motionären drabbar personer som på grund av sitt handikapp är i behov av flera personliga assistenter eller ledsagare. Färdtjänstlagen bör därför ändras så att flera ledsagare har rätt att vid behov följa med på färdtjänstresor utan att behöva betala extra.

I motion 2005/06:T372 av Birgitta Sellén och Birgitta Carlsson (båda c) anges att synskadade på flera håll i landet upplever att färdtjänsten fungerar allt sämre och är svår att utnyttja. Ytterligare ett problem är de skillnader i tillämpning av regelverket som finns mellan olika kommuner. Enligt motionärerna bör det finnas likvärdiga villkor för hur färdtjänsten skall fungera för synskadade i landet.

Birgitta Carlsson och Lars-Ivar Ericson (båda c) föreslår i motion 2005/06:T373 en harmonisering av färdtjänsten i hela landet. Enligt motionärerna kan denna tjänst förbättras ytterligare.

Motion 2005/06:So555 av Lars Ohly m.fl. (v) handlar om handikappolitik. Angående färdtjänsten konstateras att den syftar till att ge personer med funktionshinder möjlighet att resa på samma villkor som personer utan funktionshinder.

Motionärerna är av meningen att det borde finnas en myndighet som har ett tillsynsansvar över denna verksamhet för att förbättra rättssäkerheten. Den enskilde måste ha tillgång till en instans som kan överpröva vid ett negativt beslut (yrkande 5).

Angående färdtjänstlagarna föreslås att de skall kompletteras med en portalparagraf som handlar om kvalitet. Tillsynsmyndigheten och sektorsansvariga skall göra uppföljningar, ge ut anvisningar, råd och rekommendationer om kvalitetsaspekter. På så sätt kan kvaliteten i verksamheten fortlöpande och systematiskt utvecklas och stärkas (yrkande 6).

Motionärerna vill även avskaffa möjligheten att begränsa antalet resor med färdtjänsten eftersom detta är diskriminerande och strider mot principen om allas lika rätt att ta del av samhällslivet och därmed också principen om jämlika levnadsvillkor för alla (yrkande 7). Vidare anges att funktionshindrade inte får färdtjänst för arbetsresor efter fyllda 67 år, vilket utgör en dubbel diskriminering, dels av åldersskäl dels på grund av funktionshindret. Denna ordning måste enligt motionärerna förändras (yrkande 8).

Slutligen föreslås att avgifterna för färdtjänst skall motsvara avgifter i allmänna kommunikationsmedel, i syfte att jämställa de som utnyttjar färdtjänsten med de som kan utnyttja kollektivtrafiken (yrkande 9).

Kaj Nordquist (s) anger i motion 2004/05:T315 att färdtjänsten är ett viktigt medel för att nå målet om att människor med funktionshinder i alla åldrar skall kunna delta i samhället på samma villkor som andra. Det förekommer dock oacceptabla skillnader mellan hur olika kommuner tillämpar

lagstiftningen inom detta område. Enligt motionären är det därför nödvändigt med en effektivare tillsyn som vägleder kommunerna i deras tolkning av lagstiftning och andra föreskrifter samt utgör en instans dit enskilda kan vända sig med klagomål.

Catharina Bråkenhielm (s) efterfrågar i motion 2004/05:T330 en över landet enhetligare bedömning av parkerings- och färdtjänstintyg, vilket skulle kunna uppnås genom prövning av en läkare eller ett läkarteam. Enligt motionärerna skulle ett sådant förfarande gynna de personer som är i störst behov av färdtjänst- och parkeringstillstånd, bl.a. genom att antalet felutskrivna tillstånd skulle minska och därigenom eliminera att tillstånden används som handelsvara.

Billy Gustafsson (s) anger i motion 2005/06:T359 att färdtjänsten i många kommuner fungerar utmärkt men att omfattning, tillgänglighet, avgifter m.m. varierar mellan kommunerna. Enligt motionären bör därför mer enhetliga och gemensamma regler övervägas.

I motion 2005/06:So364 Peter Eriksson m.fl. (mp, -) förordas ett förenklat system för färdtjänst där brukaren betalar en avgift motsvarande kostnaden för kollektivtrafik alternativt vad det kostar att köra egen bil om ingen kollektivtrafik finns samt att alla som beviljats färdtjänst bör få resa fritt med kollektivtrafiken. Vidare anges att reglerna för riksfärdtjänst måste bli enklare och anpassas till individers behov (yrkande 4).

Utskottets ställningstagande

Ett enigt trafikutskott har vid flera tillfällen, senast i budgetbetänkandet för år 2004, angivit att färdtjänsten är ett prioriterat område samt att en väl fungerande färdtjänst enligt utskottets mening är en förutsättning för att det transportpolitiska målet om ett tillgängligt transportsystem skall kunna uppnås. Vidare angavs bl.a. att utskottet är medvetet om de problem som finns inom färdtjänstsystemet, exempelvis att man i tillämpningen av regelsystemet tenderar att bli okänslig för de speciella förutsättningar som färdtjänstbehövande har.

Utskottet konstaterade mot denna bakgrund med tillfredsställelse att den särskilde utredare som på regeringens uppdrag utrett frågan lämnat förslag som behandlar de frågor utskottet uppmärksammat. Med hänvisning till frågans stora betydelse förutsattes att regeringen skyndsamt för riksdagen lägger fram de förslag som är föranledda av utredningsarbetet och av vid tillfället behandlade motioner.

Regeringen har nu till riksdagen överlämnat förslag till ändringar i lagarna om färdtjänst och riksfärdtjänst. Förslaget bygger på den särskilde utredarens förslag men är av mer begränsad omfattning än utredningens, eftersom vissa av de frågor som utredningen behandlat enligt regeringen

måste måste bli föremål för ytterligare överväganden innan slutlig ställning kan tas. Regeringen avser att återkomma till riksdagen med sin bedömning under nästa riksmöte.

Enligt utskottets mening är regeringens förslag ett steg i rätt riktning. Genom den föreslagna bestämmelsen om att färdtjänst som anordnas skall vara av god kvalitet framhålls vikten av att de olika personalkategorierna inom aktuell verksamhet har hög kompetens och att det kontinuerligt sker en kunskapsutveckling. Bestämmelsen kommer därmed att påverka kvaliteten inom färdtjänsten i en positiv riktning. Denna fråga har även uppmärksamats i ett motionsyrkande, som enligt utskottets mening kan anses tillgodosett med vad som här anförs.

Utskottet har i flera sammanhang betonat vikten av att barns särskilda behov måste beaktas särskilt vid olika åtgärder i transportsystemet samt att FN:s barnkonvention bör utgöra en utgångspunkt i detta arbete. Detta gäller inte minst inom trafiksäkerhetsområdet. Enligt utskottets mening är det angeläget att beakta detta perspektiv även vid utformningen av reglerna för färdtjänsten och riksfärdtjänsten. Utskottet ställer sig därför bakom regeringens förslag till förändringar av regelverket med innebörden att prövningen av ett barns ansökan när det gäller barnets svårigheter att förflytta sig skall göras i förhållande till sådana svårigheter för barn i motsvarande ålder utan funktionshinder.

Regeringen uppmärksammar även frågan om begränsningar i antalet tillåtna resor med färdtjänst och lämnar förslag till förändringar med innebörden att resor som kan anses väsentliga får begränsas till antalet endast om det finns synnerliga skäl. Förslaget innebär att möjligheterna att begränsa antalet tillåtna resor inskränks. Samtidigt utgör det ett viktigt förtydligande av regelverket, vilket är angeläget mot bakgrund av att tillämpningen av dagens regelverk, enligt vad utskottet erfarit, varierar över landet. Utskottet ställer sig därför bakom regeringens förslag även i detta avseende.

I ett antal motionsförslag krävs en harmonisering av färdtjänsten i hela landet. Enligt utskottets bedömning kommer här föreslagna förändringar bl.a. om införande av kvalitetsbegreppet i lagen om färdtjänst samt ett förtydligande med avseende på kommunernas möjligheter att begränsa antalet resor, att främja en utveckling i denna riktning. Vägverket förutsätts vidare ha ett sektorsansvar för färdtjänsten och därmed ta ansvar för redovisning, analys och utvärdering av utvecklingen inom området. I detta ansvar ingår således att uppmärksamma eventuella skillnader i landet med avseende på tillämpningen av regelverket. Mot denna bakgrund anser utskottet inte att något riksdagsinitiativ om harmonisering av färdtjänsten är nödvändigt. Förslagen avstyrks därför.

Förslag om att avgifterna för färdtjänst skall motsvara kostnaden för resor med kollektivtrafik har väckts i en motion. Utskottet vill med anledning av detta förslag påminna om att avgifterna enligt existerande regelverk skall vara skäliga och att de inte får överstiga tillståndsgivarens

självkostnader. Detta förhindrar enligt utskottets mening att det uppstår så stora prisskillnader mellan de två trafikformerna att det därigenom och trots skillnaderna dem emellan skulle kunna hävdas att oskälighet eller diskriminering uppkommer. Motionsförslaget avstyrks.

I en motion krävs att kommunerna kompenseras för ökade kostnader föranledda av lagförslaget. Utskottet delar regeringens bedömning i denna fråga, nämligen att vissa kommuner kan få marginellt ökade kostnader men inte av sådan omfattning att ett ekonomiskt tillskott är motiverat enligt den kommunala finansieringsprincipen. Motionsförslaget avstyrks.

Slutligen vill utskottet understryka att motionsförslagen om ett förändrat regelverk med avseende på ledsagare, medresenär och individuella villkor för tillstånd till färdtjänst aktualiserar viktiga frågeställningar. Utskottet har stor förståelse för de skäl som i motionerna och i utredningen anförts för förändringar i denna riktning. Utskottet vill dock invänta regeringens aviserade redogörelse för sin bedömning i dessa frågor under nästa riksmöte. Motionerna avstyrks följaktligen.

Utskottet föreslår därför att riksdagen antar regeringens lagförslag om färdtjänst och riksfärdtjänst.

Lag om information till passagerare m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet har ingen erinran mot den av regeringen föreslagna lagen om information till passagerare m.m. Riksdagen bör därför anta regeringens lagförslag.

Propositionen

Enligt regeringens bedömning har kollektivtrafikresenärer, inte minst de som reser med tåg eller buss, ett svagt rättsligt skydd vid förseningar och andra störningar i trafiken. Resenärernas ställning inom kollektivtrafiken behöver därför stärkas genom ett förbättrat konsumentskydd. Järnvägsutredningen har lämnat förslag till sådan civilrättslig lagstiftning. Enligt regeringens bedömning krävs det dock ytterligare utredning och fördjupade analyser av förhållandena inom de olika trafikslagen, exempelvis med avseende på vilka kostnadseffekter förslaget skulle få inom olika transportgrenar och hur konkurrensen dem emellan skulle komma att påverkas. Det handlar också om en avvägning mellan konsumenternas behov av information och ersättning samt deras berättigade intresse av tillgång till billiga resor.

För att bibehålla och förstärka kollektivtrafikens attraktionskraft bland resenärerna är det emellertid viktigt att strävandena att förbättra villkoren för resenärerna inte skjuts på framtiden. Regeringen föreslår därför att en offentligrättslig reglering införs, med innebörden att transportörer och tra-

fikhuvudmän åläggs att ha ett system för att ersätta resenärer som drabbats av förseningar och andra störningar i trafiken samt att tillhandahålla tydlig och tillförlitlig information.

Regeringen avser att utse en lämplig myndighet som skall följa upp och utvärdera hur lagen efterföljs samt, om det bedöms nödvändigt, lämna förslag på hur regleringen bör kompletteras.

Lagförslaget

Enligt regeringens lagförslag skall transportörer ha en skyldighet att lämna tydlig och tillförlitlig information om sina transporttjänster och om sitt ersättningsystem. Till den som vill köpa en enskild resa skall transportören lämna information om resans pris, avgångs- och ankomsttid, sitt ersättningsystem samt om vem som skall utföra transporten eller del av den, om denne är någon annan än den som säljer transporten. Vid behov skall transportören också lämna information om möjligheterna för en funktionshindrad person att genomföra en viss resa. Resenären skall på begäran ges en utskrift av reseinformationen.

Om det uppstår en försening eller annan störning i trafiken, skall transportören snarast möjligt lämna information om förseningens eller störningens orsak, varaktighet och konsekvenser.

De transportörer och trafik huvudmän som omfattas av lagens bestämmelser skall även ha ett system för att lämna ersättning till passagerare som drabbas av förseningar eller andra störningar i trafiken.

Lagen skall tillämpas på dem som utför transporter av passagerare i linjetrafik med buss enligt yrkestrafiklagen (1998:490) samt på dem som utför motsvarande trafik med tåg, tunnelbana eller spårvagn (transportörer). I de fall då trafiken organiseras av en trafik huvudman enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik, gäller lagens bestämmelser om transportör i stället huvudmannen, även om denne inte själv utför trafiken. Lagen gäller inte för den som utför trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande trafik.

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2007.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar i likhet med regeringen att kollektivtrafikresenärer, särskilt de som reser med tåg eller buss, har ett svagt rättsligt skydd vid förseningar och andra störningar i trafiken. Det finns därför skäl att stärka resenärernas ställning inom kollektivtrafiken genom ett förbättrat konsumentskydd. Enligt utskottet är detta en angelägen åtgärd i syfte att förbättra kollektivtrafikens attraktionskraft och därmed även möjligheterna att uppnå de transportpolitiska målen, med hänsyn till kollektivtrafikens fördelar ur ett miljö- och trafiksäkerhetsperspektiv.

Utskottet föreslår mot denna bakgrund att riksdagen antar det av regeringen framlagda lagförslaget om information till passagerare m.m.

Övriga frågor

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till tidigare riksdagsbehandling avstyrker utskottet två motionsförslag om införandet av sommartid samt ett motionsförslag om förarbevis för snöskoter.

Jämför reservation 40 (m).

Motionsförslag

Förarbevis för snöskoter

Angående förarbevis för snöskoter föreslår Elizabeth Nyström m.fl. (m) i motion 2005/06:T26 att de som haft rätt att köra snöskoter eftersom de tagit körkort innan år 2000 men fått inkallat körkort, bör återfå denna rätt samtidigt som de återfår körkort, samt att det bör vara möjligt att framföra skoter i turistsammanhang utan krav på sådant förarbevis (yrkande 4).

Sommartid

Birgitta Carlsson och Annika Carlsson (båda c) föreslår i motion 2004/05:T232 att sommartid införs året om. Enligt vad som anförs innebär dagens omställning mellan sommar- och vintertid ett antal olägenheter, exempelvis att alla klockor måste ställas om samt att de som av någon anledning inte uppmärksammat omställningen kommer för sent eller för tidigt till olika aktiviteter. Vidare anförs att ett införande av sommartid året om skulle ha en gynnsam effekt på folkhälsan eftersom fler då kan tillgodogöra sig ytterligare en ljus timme på eftermiddagen under den mörka delen av halvåret.

Samma förslag framförs i motion 2005/06:T276 av Rigmor Stenmark och Annika Carlsson (båda c).

Utskottets ställningstagande

Frågan om förarbevis för snöskoter vid återkallat och återfått körkort behandlades av utskottet i betänkande 2002/03:TU4 Trafiksäkerhet. Utskottet konstaterade att den som återfått ett återkallat körkort som ursprungligen utfärdats tidigare än den 1 januari 2000 har rätt att framföra de fordon som körkortet ger behörighet till, men inte rätt att köra snöskoter. Eftersom de krav som ställs för erhållandet av olika körkortsbehörigheter är högre än de krav som ställs för erhållandet av förarbevis för terrängskoter, ansåg utskottet att även rätten att framföra terrängskoter borde återgå till föraren vid detta tillfälle samt att regeringen därför bör återkomma med förslag till riksdagen om hur denna regel kan förändras i syfte att uppnå det som efterlystes i motionerna. Mot denna bakgrund föreslog utskottet ett tillkännagivande, som fann riksdagens medgivande, om vad

utskottet anfört om rätten att återfå möjligheten att köra terrängskoter efter återkallelse av körkort. Frågan om behörighet för terrängskoter har därefter blivit föremål för utredning och ett förslag presenterades i maj 2005. Förslaget har under 2005 remissbehandlats.

Enligt vad utskottet erfarit pågår nu beredning av frågan inom Regeringskansliet. Ytterligare initiativ från riksdagen är därmed inte erforderliga. Motionsförslaget avstyrks följaktligen.

Motionsförslag om att låta sommartiden bestå hela året har behandlats av riksdagen tidigare. Konstitutionsutskottet sade sig (bet. 2001/02:KU34) dela uppfattningen att det är ett gemensamt intresse för hela gemenskapen att samma datum och klockslag gäller för sommartidens början och upphörande. Givetvis skulle hela unionen kunna bestämma sig för att ändra sin normaltids så att den stämmer överens med nuvarande sommartid och att behålla den hela året. Konstitutionsutskottet fann dock ingen anledning till några tillkännagivanden enligt motionerna och avstyrkte dem. Riksdagen anslöt sig till konstitutionsutskottets förslag.

Trafikutskottet har därefter i betänkande 2002/03:TU3 Transportpolitik behandlat ett likartat förslag om att permanenta sommartiden och ansett att riksdagens tidigare beslut alljämt bör gälla. I betänkandet erinrades om en bestämmelse i EU-direktivet enligt vilken systemet med gemensam sommartid skall följas upp genom en rapport. Denna skall i sin tur vara grundad på rapporter från medlemsländerna. Utskottet utgick från att regeringen följde frågan i Sverige och lämnade en redovisning till riksdagen inför rapporteringen till kommissionen. Mot denna bakgrund avstyrktes motionsförslaget. Utskottets uppfattning vann kammarens gillande.

Utskottet finner inte heller denna gång anledning att frånga tidigare ställningstaganden när det gäller regleringen av sommartid. Riksdagen bör därför avslå motionerna.

Reservationer

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

1. Transportpolitikens mål, punkt 1 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om transportpolitikens mål. Därmed bifaller riksdagen proposition 2005/06:160 punkt 4 och motion

2004/05:N11 av Åsa Torstensson m.fl. (c, m, fp, kd) yrkande 12.

Ställningstagande

En väl fungerande infrastruktur är av avgörande betydelse för tillväxten i hela landet och inte minst för turismen. Priser på flyg- och tågresor spelar en viktig roll om mer avlägsna resmål skall ha möjlighet att få underlag till en lönsam turistnäring. Turismen som näringssektor missgynnas i dag av Rikstrafikens beräkningar av stöd till olika flygplatser. Vid beräkningar av stöden räknas turister bort från underlaget, vilket uppenbart slår hårt mot små flygplatser med hög andel turister bland resenärerna. Vägarnas standard betyder också mycket, speciellt det finmaskiga nätet av enskilda vägar. Det kan även handla om infrastrukturen som ger turism, exempelvis cykelleder på landsbygden.

Vi anser därför att turismutveckling bör vägas in vid planering av infrastrukturinvesteringar. Det finns inget skäl att behandla turistbranschen så styvmoderligt som i dag sker.

Med hänvisning till det anförda anser vi att målstrukturen för transportpolitiken bör utvidgas med ytterligare ett delmål för att främja en fortsatt utveckling av turismen. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna Därmed bifalls motion 2004/05:N11 (c, m, fp, kd) yrkande 12.

2. Transportpolitikens principer och styrmedel, punkt 2 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om transportpolitikens principer och styrmedel. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 9,
2005/06:T26 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 1,
2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 3 och
2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 10 och
avslår proposition 2005/06:160 punkt 5 och motionerna
2004/05:T359 av Karin Thorborg m.fl. (v) yrkande 2,
2005/06:T212 av Lennart Fremling m.fl. (fp, m, kd, c) yrkande 1,
2005/06:T262 av Lennart Fremling (fp),
2005/06:T296 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, –) yrkande 6 och
2005/06:T329 av Karin Thorborg m.fl. (v) yrkande 2.

Ställningstagande

Ett transportsystem med ökat inslag av marknadsmekanismer kan bidra till mer effektiva transporter. Vi anser att konkurrensneutralitet bör råda mellan transportslagen utifrån principen att infrastrukturens avgifter skall baseras på samhällsekonomiska marginalkostnader. En förutsättning för detta är att såväl konkurrens som samverkan mellan olika transportslag främjas i utformningen av regler, skatter och avgifter. I detta måste även trafikens negativa påverkan på miljön beaktas. Enligt vår mening bör de transportpolitiska principerna därför justeras och utvecklas med utgångspunkt från vad som här anförts.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2004/05:T468 (fp) yrkande 9, 2005/06:T26 (m) yrkande 1, 2005/06:T497 (m) yrkande 3 och 2005/06:T559 (fp) yrkande 10.

3. Utgångspunkter för trafikens kostnadsansvar och kilometerskatt, punkt 3 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om utgångspunkter för trafikens kostnadsansvar och kilometerskatt. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 10.

Ställningstagande

Ett internationellt perspektiv måste vara en utgångspunkt vid utformningen av skatte- och avgiftspolitikerna inom transportområdet, annars ges de svenska transportörerna inte möjlighet att konkurrera med utländska aktörer på lika villkor. En harmonisering inom EU av dessa skatter är därför angelägen, med inriktningen att Sverige inte ges konkurrensnackdelar. I sammanhanget vill vi påminna om Godstrafikdelegationens resonemang om att en högre skattenivå i ett land kan innebära att verksamheten flyttas till andra länder med lägre skatter, vilket ur ett globalt perspektiv kan leda till ökade utsläpp.

Vi anser mot denna bakgrund att en eventuell kilometerskatt måste kombineras med en nedsättning av skatterna för åkerinäringen, så att det totala skatteuttaget inte ökar.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motion 2005/06:T31 (kd, m, fp, c) yrkande 10.

4. Banavgifter, punkt 4 (m)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om banavgifter. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkandena 9 och 10 samt avslår motion 2005/06:T264 av Lennart Fremling (fp) yrkande 3.

Ställningstagande

I dag finansieras kostnaderna för järnvägsinfrastrukturen i huvudsak över statsbudgeten. Årligen satsar staten över 10 miljarder kronor på järnvägens infrastruktur, medan tågbolagen betalar knappt 500 miljoner kronor i banavgifter. Det innebär att mindre än 5 % av Banverkets kostnader för investeringar, underhåll och drift m.m. täcks av trafikavgifter. Vi anser att järnvägstrafiken i högre grad bör täcka sina egna kostnader. Drift och underhåll bör därför i ökad utsträckning finansieras med banavgifter.

Vi vill även uppmärksamma att det inte finns några fastlagda principer för den finansiering som Banverket kräver av företag för s.k. stickspår och att Banverkets prissättning i detta avseende i vissa fall varit oskälig och motverkar effektiva och miljömässiga transportlösningar. Vi anser att dessa avgifter måste vara rimliga. Att belasta stickspår till industrin med fasta årsavgifter motverkar syftet med en ökad andel godstransporter på järnväg. Banavgifter för stickspår måste i likhet med övriga järnvägsspår belastas med rörliga kostnader när spåren används

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motion 2004/05:T464 yrkandena 9 och 10.

5. Farledsavgifter, punkt 5 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om farledsavgifter. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:T236 av Anita Sidén och Bertil Kjellberg (båda m), 2004/05:T292 av Peter Danielsson (m) yrkandena 1 och 2, 2004/05:T297 av Annelie Enochson (kd) yrkandena 1–3, 2004/05:T321 av Peter Danielsson m.fl. (m) yrkande 4, 2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 12, 2004/05:T460 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 3, 2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 26 och 27, 2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkandena 7 och 8, 2005/06:T332 av Peter Danielsson m.fl. (m) yrkande 5, 2005/06:T479 av Annelie Enochson (kd) yrkandena 1–3, 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 29 och 30, 2005/06:T608 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 12 och 2005/06:T611 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 3 och avslår motionerna 2004/05:T292 av Peter Danielsson (m) yrkande 3,

2004/05:T296 av Stefan Hagfeldt m.fl. (m, fp, kd, c),
2004/05:T444 av Jörgen Johansson (c) yrkande 2,
2004/05:T483 av Billy Gustafsson och Louise Malmström (båda s),
2004/05:T503 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) och
2005/06:T596 av Kenneth Lantz (kd).

Ställningstagande

Vår ambition är att öka sjöfartens andel av det totala transportarbetet. Detta är en av de viktigaste åtgärderna i arbetet med att minska transportsystemets negativa miljöpåverkan. För att uppnå en sådan utveckling är det nödvändigt att sjöfarten inte missgynnas jämfört med andra transportslag. Det är därför orimligt att handelssjöfarten genom farledsavgifterna belastas med exempelvis kostnaderna för isbrytning, som är att betrakta som ett regionalpolitiskt åtagande. Detta har påpekats i ett antal sammanhang, exempelvis i Godstransportdelegationens slutbetänkande. Ytterligare ett exempel är kostnaderna för sjöräddning med helikopter, som i huvudsak föränleds av fritidsbåtstrafik.

Vi vill även lyfta fram ett av flera exempel på en situation där sjöfarten missgynnas av dagens avgiftssystem. Det handlar om att trafiken över Öresundsbron ges fördelar samtidigt som Skånes hamnar belastas av farledsavgifter, vilket innebär att konkurrensen mellan de olika transportslagen snedvrids.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2004/05:T236 (m), 2004/05:T292 (m) yrkandena 1 och 2, 2004/05:T297 (kd) yrkandena 1–3, 2004/05:T321 (m) yrkande 4, 2004/05:T459 (kd) yrkande 12, 2004/05:T460 (kd) yrkande 3, 2004/05:T468 (fp) yrkandena 26 och 27, 2005/06:T31 (kd, m, fp, c) yrkandena 7 och 8, 2005/06:T332 (m) yrkande 5, 2005/06:T479 (kd) yrkandena 1–3, 2005/06:T559 (fp) yrkandena 29 och 30, 2005/06:T608 (kd) yrkande 12 och 2005/06:T611 (kd) yrkande 3.

6. Kostnader för sjö- och luftfartsskydd, punkt 6 (m)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om kostnader för sjö- och luftfartsskydd. Därmed bifaller riksdagen motion

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi anser att den utökade säkerhetslagstiftningen för flygplatser och hamnar aktualiserar två principiellt viktiga frågeställningar. För det första måste övriga berörda länders finansieringsmodeller beaktas så att snedvridningar av konkurrenssituationen undviks. För det andra bör en diskussion föras om gränsdragningar mot vad som är att betrakta som skyddsinsatser och som bör bekostas av staten. Denna andra fråga är främst intressant vad gäller kostnader för personal som utför uppgifter som närmar sig det polisiära ansvaret.

Målet för de terrorhandlingar som skyddsinsatserna syftar till att minimera är inte i första hand de enskilda passagerarna och farkosterna: de tjänar snarare som medel. Målet är det demokratiska samhället. I takt med att regleringar syftande till att öka säkerheten införs inom alltfler områden finns det anledning att fråga sig om detta skydd inte bör vara en naturlig del av det skydd varje stat bör hålla sina medborgare med.

Risken finns att frågan måste aktualiseras inom fler områden, kanske kommer det att gälla exempelvis järnvägstransporter, busstransporter eller tunnelbana. När en allt större del av kostnadsansvaret läggs över på passagerarna innebär detta förutom att gränsdragningarna för rikets inre säkerhet tänjs ut också att kostnadsbilden förändras för det kollektiva resandet. Vi anser därför att en djupare analys av ovanstående problem bör genomföras.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motion 2004/05:T464 (m) yrkande 3.

7. Statens ansvar inom transportområdet, punkt 8 (m)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om statens ansvar inom transportområdet. Därmed bifaller riksdagen motion

2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi moderater anser att staten har ett övergripande ansvar för infrastrukturen och att dess roll bör variera beroende på hur väl privata aktörer kan tillgodose samhällets behov av transporter. Grundläggande bör vara att staten skall ägna sig åt sådan verksamhet som inte andra kan göra lika bra eller bättre. På flera områden krävs omfattande statligt engagemang medan det på andra områden finns betydande effektivitetsvinster att hämta i minskade offentliga åtaganden.

Det offentliga har ett grundläggande ansvar vilket kräver varierande grad av engagemang beroende på vilken del av transportsektorn det gäller. Staten har ett ansvar för att ordna finansiering, antingen genom skatter eller på den privata kapitalmarknaden, av infrastruktur som sedan kan trafikeras av privata operatörer.

Den fria företagsamheten bör genom konkurrens tillgodose medborgarnas och näringslivets transportbehov där det är möjligt. Statens roll bör i dessa fall inskränkas till att sätta upp ramverk genom lagstiftning och tillsyn.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motion 2005/06:T497 (m) yrkande 2.

8. Riksdagens delegering av trafikbeslut, punkt 9 (m)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om riksdagens delegering av trafikbeslut. Därmed bifaller riksdagen motion

2005/06:T26 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 9.

Ställningstagande

Vi vill uppmärksamma att regeringen inom transportområdet har vittgående befogenheter att genom förordningar fatta viktiga beslut, vilka till skillnad från lagar ej kräver riksdagsbeslut. På detta sätt har regeringen, utan att tillfråga riksdagen, kunnat besluta exempelvis att cykelhjälmskall vara obligatorisk för barn under 15 år. Ett annat mer teoretiskt exempel som påvisar att nuvarande ansvarsfördelning är orimlig är att regeringen utan att gå till riksdagen skulle kunna besluta om en återgång till vänstertrafik.

Vi anser mot denna bakgrund att riksdagens delegation av beslutsmakt till regeringen har gått för långt. Vi anser att denna typ av viktiga trafiksäkerhetsfrågor bör beredas grundligt och bli föremål för riksdagsbeslut. Vi efterfrågar därför en översyn av ansvarsfördelningen som tryggar att Sveriges folkvalda församling ges ett rimligt inflytande på trafikbeslut som har stor betydelse för enskilda medborgare.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motion 2005/06:T26 (m) yrkande 9.

9. Konkurrensutsättning av verksamheter inom transportområdet, punkt 10 (m, fp)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om konkurrensutsättning av verksamheter inom transportområdet. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2004/05:T222 av Rolf Gunnarsson (m),

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 14,

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 7,

2005/06:T230 av Bertil Kjellberg (m),

2005/06:T312 av Bertil Kjellberg (m),

2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkandena 4, 5 och 12,

2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 8 och 9 samt

2005/06:T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 4.

Ställningstagande

Vi anser att transportsektorn karakteriseras av ett alltför stort antal monopol, i synnerhet statliga sådana. Konkurrensutsättning av ett större antal verksamheter skulle på såväl kort som lång sikt innebära stora effektivitetsvinster, sänkta kostnader och en bättre service till medborgarna. Den offentliga sektorns engagemang inom transportsektorn bör därför ses över i syfte att få största möjliga samhällsnytta för använda skattemedel.

För det första vill vi uppmärksamma de fall där sektorsmyndigheterna inom transportområdet utför rena myndighetsuppgifter samtidigt som de bedriver vinstdrivande verksamhet. Vi anser att de vinstdrivande verksamheterna bör avskiljas och avyttras eftersom statliga myndigheter inte är bäst lämpade att bedriva sådan verksamhet på ett effektivt sätt. Ofta tränger de dessutom, genom sin privilegierade position, ut privata initiativ. Detta handlar framför allt om Vägverkets och Banverkets produktionsavdelningar. En ökad konkurrens mellan entreprenörer vid nybyggnation och underhåll är bästa sättet att pressa priserna utan att sänka kraven på säkerhet.

För det andra vill vi uppmärksamma Vägverkets monopol på förarprovning och Bilprovningens monopol på bilbesiktning. Vi anser att ökad konkurrens inom dessa områden skulle leda till ökad effektivitet och bättre service, bl.a. i form av kortare kötider. I sammanhanget bör nämnas att den statliga myndigheten Konkurrensverket i en granskning kommit fram till att monopoliet på fordonskontroll bör avvecklas bl.a. av dessa skäl.

Slutligen anser vi att dagens stuverimonopol leder till dyra stuveriorganisationer och orationella hanteringsmetoder, samtidigt som det förhindrat eller försvårat införandet av ny teknik exempelvis i form av självlossande båtar. Stuverimonopolet bör därför avskaffas.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2004/05:T222 (m), 2004/05:T464 (m) yrkande 14, 2004/05:T468 (fp) yrkande 7, 2005/06:T230 (m), 2005/06:T312 (m), 2005/06:T497 (m) yrkandena 4, 5 och 12, 2005/06:T559 (fp) yrkandena 8 och 9 samt 2005/06:T560 (m) yrkande 4.

10. Transportforskning och innovation, punkt 12 (m, fp)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 5,

2005/06:T26 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 8 och

2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 5 och

avslår motionerna

2004/05:T245 av Claes Roxbergh m.fl. (mp) och

2005/06:T296 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, -) yrkande 13.

Ställningstagande

Omvärlden förändras i snabb takt, och så även den tekniska utvecklingen inom transportsektorn. Denna forskning och utveckling pågår inom många vitala områden, men den är samtidigt spridd på många olika aktörer. Vi efterlyser en samordnad forskning inom transportsektorn. Det är också av största vikt att det långsiktiga behovet av vetenskaplig kompetens säkerställs, att bra och långsiktiga band knyts mellan universiteten och transportsektorns aktörer, såsom Banverket och Vägverket. En sådan åtgärd är ett sätt att säkerställa att aktuell forskning snabbt kan omsättas till demonstrationsprojekt, men också att den akademiska forskningen kan bedrivas på ett resultatorienterat och för transportsektorn stödande sätt.

Vi anser också att det är av största vikt att transportsektorn i allmänhet och järnvägsbranschen i synnerhet med stöd av forskning och innovation utvecklas mot en mera attraktiv transportform som på ett bra sätt möter kraven från morgondagens resenärer.

Transportsektorn blir mer och mer internationell, och detta ställer nya krav på de svenska aktörerna. Samarbetet och kunskapsutbytet med aktörer i övriga Europa måste säkerställas. Målet är tydligt: Ett transportsystem som inte utmärks av brist på teknisk samordning, administrativa hinder eller hinder i form av organisatoriska eller kulturella barriärer.

Härutöver anser vi att det är högst angeläget att regelverken inte hindrar eller försvårar för nya uppfinningar eller teknikutvecklingen i stort. Därför bör man givetvis i lagstiftningssammanhang särskilt uppmärksamma att regelverken håller jämna steg. Vi anser emellertid att man borde kunna gå ett steg längre genom att man inför en flexibilitet vid lag- och regeltillämpning när ny teknik introduceras. Det måste alltså finnas utrymme för myndigheter att bevilja dispens från uppenbart oflexibla lagar och andra regler när ny teknik är på väg att utvecklas. Självklart skall inga strikt säkerhetsmässiga hinder finnas för en sådan tillämpning. Regeringen bör därför ge berörda myndigheter möjlighet att bevilja dispens för teknikutveckling när detta är av betydelse för utveckling och innovation. Vid tidigare riksdagsbehandling av vårt förslag har utskottsmajoriteten förutsatt att berörda verk löpande prövar regeltillämpningen. Men vi vill hävda att detta ansvar inte har skötts på tillfredsställande vis av berörda myndigheter och att riksdagsbeslut därför behövs.

Detta bör ges regeringen till känna.

11. Internationellt samarbete, punkt 13 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförts i reservationen om internationellt samarbete. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2004/05:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 7,
2004/05:MJ498 av Göran Hägglund m.fl. (kd) yrkande 11,
2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 7,
2005/06:T610 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 7,
2005/06:MJ47 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) yrkande 9 och
2005/06:A309 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 16.

Ställningstagande

Sverige måste bli bättre på att driva och försvara svenska ståndpunkter i det internationella samarbetet inom transportområdet. Det krävs därför tydliga målsättningar för detta arbete. En utgångspunkt bör vara att hela EU skall arbeta för en förbättrad infrastruktur och transportpolitik, allt i syfte att förbättra sysselsättningen, minska trängseln, den negativa miljöpåverkan och antalet olyckor. En annan utgångspunkt bör vara ökad och rättvis konkurrens mellan olika transportslag inom och mellan medlemsländerna. Det är inte acceptabelt att aktörer med monopolsituation i ett land som dröjer med sin avreglering samtidigt kan gå in och konkurrera på en annan, avreglerad marknad, utan att konkurrensvillkoren är jämförbara. Den svenska regeringen måste kraftfullt driva på att avreglering och konkurrensutsättning inom EU-området påskyndas och genomförs i någotsånär samtidiga former.

Det finns även ett antal mer specifika åtgärder där utvecklingen bör påskyndas. Här vill vi lyfta fram ett exempel. Sverige bör verka för att alla EU-länder skall godkänna de längre fordonsekipage som i dag är godkända i Finland och Sverige, eftersom detta innebär ett bättre utnyttjande av fordonets lastkapacitet och därmed minskar vägtrafikens negativa miljöpåverkan. Ett antal åtgärder bör vidare genomföras på EU-nivå i syfte att närma sig målet om ett hållbart transportsystem. Det gäller bl.a att

- utveckla och avreglera EU:s järnvägsnät,
- stödja interoperabilitet mellan olika transportslag,
- förbättra möjligheterna för vattentransporter,
- differentiera luftfartsavgifterna med utgångspunkt i miljöeffekterna och
- införa miljörelaterade farledsavgifter för fartyg inom hela EU.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2004/05:T462 (kd) yrkande 7, 2004/05:MJ498 (kd) yrkande 11, 2005/06:T559 (fp) yrkande 7, 2005/06:T610 (kd) yrkande 7, 2005/06:MJ47 (kd) yrkande 9 och 2005/06:A309 (c) yrkande 16.

12. Övergripande frågor i infrastrukturplaneringen, punkt 14 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

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

2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 2 och
 2004/05:N242 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) yrkande 3 och
 avslår motion
 2005/06:T578 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 11.

Ställningstagande

Vi anser att utbyggnaden av transportinfrastrukturen måste ges en mer långsiktig och förutsägbar inriktning än vad som nu är fallet. De av riksdagen fastställda planeringsramarna har redan blivit inaktuella bl.a. på grund av att medelstillelningen i regeringens budgetproposition inte överensstämmer med de långsiktiga nivåer som förutsetts i infrastrukturbeslutet.

Vi anser även att det är svårt att se kopplingen mellan de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen och de av regeringen eller länen beslutade åtgärdsplanerna. En översyn av hur regeringen följt riksdagens beslut i detta avseende är därför nödvändig.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2004/05:T459 (kd) yrkande 2 och 2004/05:N242 (fp) yrkande 3.

13. Ansvarsfördelningen i infrastrukturplaneringen, punkt 15 (c)

av Sven Bergström (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

2004/05:T394 av Claes Västerteg m.fl. (c) yrkande 1,
 2005/06:T440 av Agne Hansson och Viviann Gerdin (båda c) och
 2005/06:N481 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 10 och
 avslår motion
 2005/06:T578 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Jag anser att den nationella politiken bör utforma övergripande mål och avsätta resurser. Den nationella nivån har också ett ansvar för en väl fungerande infrastruktur från ett nationellt och internationellt perspektiv. Då en övervägande del av transportererna är av sådan karaktär att de inte i första hand är av nationellt intresse men mycket viktiga ur lokal och regional synvinkel bör dock beslut som rör kommunikationer i större utsträckning fattas på regional nivå. Med en regional planering utifrån de nationella målen kan en större folklig förankring uppnås, vilket är angeläget bl.a. för att prioriteringar mellan olika satsningar ofta görs bäst på

regional nivå. För att åstadkomma ett hållbart och tillgängligt transportsystem är det även nödvändigt att samhällsplaneringen utgår från en demokratisk process där alla samhällsgrupper ges möjligheter att delta på lika villkor.

Detta bör ges regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2004/05:T394 (c) yrkande 1, 2005/06:T440 (c) och 2005/06:N481 (c) yrkande 10.

14. Övriga planeringsfrågor, punkt 16 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

2004/05:T239 av Sven Bergström (c),

2005/06:T339 av Lars Tysklind m.fl. (fp) yrkande 1 och

2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 24 och

avslår motionerna

2005/06:K284 av Lennart Fremling och Karin Svensson Smith (fp, –) yrkande 3 och

2005/06:Sk415 av Claes Roxbergh m.fl. (mp, –) yrkande 3.

Ställningstagande

Såvitt gäller den fysiska planeringen anser vi att dagens regelverk stadgar en prövningsprocess som är alltför omständlig, vilket innebär att infrastrukturprojekt på grund av olika beslut i olika rättsliga instanser blir dyrare än nödvändigt och tar längre tid än beräknat. Detta är ett slöseri med skattemedel och leder till samhällekonomiska förluster då angelägna projekt läggs på is under lång tid. Miljöbalken har nyligen förändrats så att vissa verksamheter som tidigare fordrade tillåtlighetsprövning av regeringen nu har undantagits. Detta är ett steg i rätt riktning. Vi anser dock att detta undantag även skall gälla mindre utbyggnader av väg och järnväg så att förseningar av investeringar i infrastrukturen kan motverkas. Vi efterfrågar även en större översyn av alla relevanta regler och rutiner i syfte att minimera förseningar av väg- och järnvägsinvesteringar.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2004/05:T239 (c), 2005/06:T339 (fp) yrkande 1 och 2005/06:T559 (fp) yrkande 24.

15. Alternativa finansieringsformer, punkt 17 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

2004/05:T339 av Birgitta Sellén m.fl. (c, m, fp, kd) yrkande 4,

2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkandena 3–5,

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 25,

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 2 och 3,

2005/06:T24 av Stefan Attefall och Maria Larsson (båda kd) yrkandena 1 och 2,

2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 4,

2005/06:T433 av Anders Larsson (c),

2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 26,

2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 2 och 3,

2005/06:T561 av Jan-Evert Rådström m.fl. (m, fp, kd, c) yrkande 5,

2005/06:T608 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkandena 5 och 6 samt

2005/06:A309 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 14 och avslår motionerna

2004/05:T388 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s),

2004/05:T514 av Lars Tysklind och Åsa Torstensson (fp, c) yrkande 2,

2005/06:T464 av Berndt Sköldestig m.fl. (s) och

2005/06:T506 av Åsa Torstensson och Lars Tysklind (c, fp).

Ställningstagande

Behovet av kraftfulla investeringar i infrastrukturen är på många håll i landet inte bara stort utan även akut. En begränsande faktor för investerings-satsningarna har varit – och är alltjämt – finansieringen. De anslag som i statsbudgeten årligen anvisas för ändamålet har ofta inte nått upp till de nivåer som anges i de långsiktiga planerna. Så är fallet även i denna planeringsomgång.

Infrastrukturinvesteringar finansieras enligt det traditionella sättet med anslag över statsbudgeten och direktavskrivning. Ett alternativ till detta är s.k. PPP-finansiering, som med framgång tillämpats i internationella sammanhang. I t.ex. Finland, Norge och Storbritannien har vägar kommit att bli byggda flera år tidigare än vad som hade varit möjligt med konventionell finansiering och dessutom med avsevärda kostnadsbesparingar och

andra vinster av samhällsekonomisk natur. Flera utredningar, däribland Näringsdepartementets egen, har efter en noggrann genomgång kommit fram till att PPP-modellen bl.a. har följande fördelar:

- Ökad effektivitet och därmed samhällsekonomiska vinster.
- En mer rättvis fördelning av kostnaderna under anläggningens utnyttjandetid.
- Ökade möjligheter att igångsätta projekt utan att statsbudgeten belastas.
- Jämnare utbyggnadstakt och lägre kostnader för byggnation och underhåll.

Trots att regeringen tidigare i olika sammanhang har sagt sig vara villig att genomföra PPP-projekt har inget hänt. Inte heller i planerna för perioden 2004–2015, framtagna i samarbete med Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna, återfinns något PPP-projekt. Regeringens passivitet i detta avseende innebär att många angelägna väg- och järnvägsbyggen kommer att genomföras senare och till en högre kostnad, med stora samhällsekonomiska förluster som följd.

Tiden är nu mogen för att man också i Sverige prövar alternativ finansiering enligt PPP-modellen för både väginvesteringar och andra infrastrukturinvesteringar. Riksdagen bör därför uppmana regeringen att snarast lägga fram förslag till program för PPP-finansierade väg- och järnvägsprojekt i enlighet med vad som förordats i motionerna. Genom en sådan åtgärd från riksdagens sida blir motionerna tillgodosedda i nu aktuella delar.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2004/05:T339 (c, m, fp, kd) yrkande 4, 2004/05:T459 (kd) yrkandena 3–5, 2004/05:T464 (m) yrkande 25, 2004/05:T468 (fp) yrkandena 2 och 3, 2005/06:T24 (kd) yrkandena 1 och 2, 2005/06:T31 (kd, m, fp, c) yrkande 4, 2005/06:T433 (c), 2005/06:T497 (m) yrkande 26, 2005/06:T559 (fp) yrkandena 2 och 3, 2005/06:T561 (m, fp, kd, c) yrkande 5, 2005/06:T608 (kd) yrkandena 5 och 6 samt 2005/06:A309 (c) yrkande 14.

16. Finansiering av Öresundsbron, punkt 18 (m)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 27 och avslår motionerna

2004/05:T452 av Ulf Nilsson m.fl. (fp) yrkandena 1 och 2 samt 2005/06:T403 av Ulf Nilsson m.fl. (fp) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Regeringen har i sitt avtal med Öresundskonsortiet förbundet sig att genom SJ inleverera 225 miljoner kronor årligen. Sedan SJ genom omförhandlingar med regeringen befriats från denna skyldighet, har det ekonomiska ansvaret överförs till Banverket. Budgetmässigt täcks Banverkets kostnader dels genom ett anslag direkt ur statsbudgeten, dels genom att Banverket får höja banavgifterna på hela det svenska bannätet. Genom denna åtgärd flyttas betalningsansvaret, som enligt ingångna avtal åvilade SJ, till att belasta Banverket, som inte ens är banhållare på det aktuella banavsnittet.

Genom senare överenskommelser har ansvaret för trafiken överförs till regionen, men betalningsansvaret återförs indirekt till resenärerna på hela det svenska järnvägsnätet som via trafikutövarna drabbas av de höjda banavgifterna. Resultatet av överenskommelsen innebär att kostnadsansvaret för Öresundsbrons järnvägstrafik debiteras resenärer som aldrig har eller ens haft för avsikt att nyttja spåren över Öresund. Därmed har modellen om en finansiering baserad på trafikantavgifter släppts. Enligt vår mening bör kostnadsansvaret för brotrafiken utformas på ett sådant sätt att trafikanter som inte nyttjar förbindelsen skyddas från de kostnader som är förknippade med trafiken på denna.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motion 2004/05:T464 av (m) yrkande 27.

17. Beslutsformer för trafikavgifter, punkt 19 (fp, kd, c)

av Johnny Gylling (kd), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 9.

Ställningstagande

Köerna och trängseln i våra största städers vägtrafik är ett stort problem, för ekonomin likaväl som för miljön. Kraftfulla satsningar på infrastruktur och kollektivtrafik är därför nödvändiga. I syfte att förbättra stadsmiljön samt finansiera ny infrastruktur och utvecklad kollektivtrafik bör kommuner och regioner dessutom ha rätt att själva besluta om införandet av trafikavgifter för biltrafiken. Detta skall dock ske i samband med genomförandet av större infrastrukturprojekt som förbättrar storstadstrafiken som

helhet. En förutsättning för trafikavgifter är att de medel som inkommer stannar i regionen liksom att kostnaderna för systemets införande bärs av kommunen eller regionen.

Vid införande av trafikavgifter är den kommunala självstyrelsen central. Trängselavgifter bör därför beslutas av en kommun eller region. Regeringen skall därefter bereda och till riksdagen föreslå en sådan lagstiftning som krävs för detta införande. Det är ett allvarligt demokratiskt problem att beslutsordningen nu är den omvända, att trängselavgifter först utnyttjas som lockbete i regerings- och budgetförhandlingar på nationell nivå och därefter blir en sak för kommunpolitiker att presentera förslag om.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motion 2004/05:T459 (kd) yrkande 9.

18. Planeringsramarna för 2004–2015, punkt 20 (m, fp, kd, c)
av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om planeringsramar för 2004-2015. Därmed bifaller riksdagen motionerna

- 2004/05:N400 av Maria Larsson m.fl. (kd) yrkande 7,
2005/06:T20 av Jörgen Johansson och Roger Tiefensee (båda c) yrkande 1,
2005/06:T24 av Stefan Attefall och Maria Larsson (båda kd) yrkande 3,
2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 1,
2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 1,
2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 1 och 15–18,
2005/06:T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 1,
2005/06:MJ352 av Viviann Gerdin och Håkan Larsson (båda c) yrkande 2,
2005/06:N309 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m) yrkande 7 och
2005/06:N383 av Yvonne Ångström m.fl. (fp) yrkandena 7 och 8 samt
avslår motionerna
2004/05:T495 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s),
2005/06:T339 av Lars Tysklind m.fl. (fp) yrkandena 2–4,
2005/06:T406 av Anders Larsson (c),
2005/06:T444 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 6,
2005/06:T576 av Inger Lundberg m.fl. (s),
2005/06:T578 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 3–7 och 9 samt
2005/06:N479 av Lars Lindén m.fl. (kd) yrkande 6.

Ställningstagande

Framtidens transportsystem skall bidra till tillväxt och företagande samtidigt som trafikens negativa miljöpåverkan minimeras. Väl fungerande kommunikationer är av avgörande betydelse för att nya företag skall kunna skapas och befintliga företag skall kunna växa och medverka till regionförstoring som gynnar både företag och arbetstagare i det moderna samhället. För att hela Sverige skall ges förutsättningar för utveckling och nya jobb krävs en god infrastruktur för såväl vägtransporter som järnväg, båt och flyg. I dag görs tyvärr inte de väl avvägda satsningar som krävs för att på ett effektivt sätt förstora arbetsmarknadsregioner samt göra Sverige attraktivt för utländska och inhemska investerare. Det finns skäl att befara en utveckling där privata satsningar och företagande, och därmed jobb, går om intet på grund av alltför dålig infrastruktur och dåliga kommunikationer.

Vi anser att infrastrukturinvesteringarna måste ske där de gör störst nytta. Alltför ofta får renodlat partipolitiska hänsynstaganden för stort inflytande. Samhällsekonomiska analyser behöver därför spela en mer framskjuten roll vid prioriteringarna mellan olika infrastrukturinvesteringar. Det kommer att innebära att en större del av resurserna kommer att gå till vägarna. Inte minst det underhållsberg som av Vägverket uppskattas till ca 20 miljarder kronor behöver åtgärdas. Det är också av utomordentlig betydelse att fler s.k. flaskhalsar och farliga vägavsnitt kan byggas bort.

I dag görs alltför få välordnade genomlysningar av balansen mellan investeringar och underhåll. Dessa genomlysningar bör göras i samverkan med företag som operativt nyttjar infrastrukturen. Dagens situation innebär att effekter av investeringar uteblir eftersom nuvarande effektivitet i infrastrukturen minskar genom eftersatt underhåll. Vi föreslår att en sådan genomlysning alltid skall göras i anknytning till beslut om investeringar i infrastruktur.

Väginfrastrukturen är en grundförutsättning för att landets företag skall kunna växa och för att välfärden skall kunna tryggas. I glest befolkade län spelar vägnätet en avgörande roll för näringslivsutvecklingen. Därför måste underhåll och tjälsäkring garanteras så att inte minst den svenska basindustrin kan fortsätta att utvecklas. Det är med beklagan vi kan konstatera att det i den transportpolitiska propositionen saknas förslag för att på kortare och längre sikt höja vägstandarden. Det finns ingen förändring i sikte av regeringens underlåtenhet att underhålla och modernisera det svenska vägnätet i tillräcklig utsträckning.

För att bemöta de problem som hushåll och näringsliv konfronteras med till följd av bristfälliga vägar kräver vi därför en utökad ram för investeringar samt drift och underhåll av det nationella och regionala vägnätet.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2004/05:N400 (kd) yrkande 7, 2005/06:T20 (c) yrkande 1, 2005/06:T24 (kd) yrkande 3, 2005/06:T31 (kd, m, fp, c) yrkande 1,

2005/06:T497 (m) yrkande 1, 2005/06:T559 (fp) yrkandena 1 och 15–18, 2005/06:T560 (m) yrkande 1, 2005/06:MJ352 (c) yrkande 2, 2005/06:N309 (m) yrkande 7 och 2005/06:N383 (fp) yrkandena 7 och 8.

19. Ett miljömässigt hållbart transportsystem, punkt 21 (fp)

av Runar Patriksson (fp) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om ett miljömässigt hållbart transportsystem. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 4 och

2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 4.

Ställningstagande

En hållbar samhällsutveckling förutsätter effektiva och miljövänliga transportsystem med starkt reducerade utsläpp av koldioxid, kväve, svavel, tungmetaller och partiklar. Det krävs därför beslut och åtgärder för att minimera transporterens negativa miljöbelastning.

Vi anser att en teknikvänlig inställning är nödvändig i detta arbete och förordar mot denna bakgrund ett flertal olika alternativa lösningar för att nå målet om ett miljövänligt transportsystem. Järnvägssatsningar bör användas där många människor samt mycket gods transporteras. Vad gäller flyg-, sjö- och vägtransporter bör forskningssatsningar prioriteras samt långsiktiga skattereduktioner införas för förnybara drivmedel.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2004/05:T468 yrkande 4 och 2005/06:T559 (fp) yrkande 4.

20. Ett jämställt transportsystem, punkt 22 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 22 borde ha följande lydelse:

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

2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 20 och

avslår motionerna

2005/06:T296 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, –) yrkandena 1, 4, 10 och 12 samt

2005/06:T329 av Karin Thorborg m.fl. (v) yrkandena 1, 3 och 4.

Ställningstagande

Vi anser att såväl män som kvinnor i egenskap av medborgare skall kunna ställa krav på fungerande transporter, vilket inte är fallet i dag. Vi anser också att regeringens jämställdhetsanalys präglas av fördomar som snarast riskerar att cementera rådande patriarkala könsstrukturer. Exempelvis utgår regeringens politik från att kvinnor använder kollektivtrafik i större utsträckning än män och att det därför är jämställdhetsfrämjande att satsa på kollektivtrafik. Vi vill snarare hävda att såväl män som kvinnor är betjänta av väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik.

Vi vill i stället understryka att skillnaderna mellan kvinnors och mäns utnyttjande av transportsystemet har sin grund i att kvinnor jämfört med män har mindre utrymme att själva utforma de transportlösningar som passar dem, vilket i sin tur är ett symptom på den bristande jämställdheten i samhället i övrigt. Kvinnor är hänvisade till kollektivtrafik i högre utsträckning än män beroende på bristande ekonomisk jämställdhet. Att använda jämställdhetsargumentet för att främja kollektivtrafiken anser vi snarast bidrar till att cementera ojämställdheten i stället för att motverka den. Vi vill istället se en politik som leder till att kvinnor får en större rådighet över sin ekonomiska situation jämfört med i dag. Det kan leda till att kvinnor i högre utsträckning väljer bilen för att pendla till och från arbetet samt utföra vardagssysslorna. Politiska åtgärder för ett mer jämställt transportsystem måste därför inriktas på att ge kvinnor och män likvärdiga förutsättningar för att efterfråga och få tillgång till olika transportmöjligheter.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motion 2005/06:T31 (kd, m, fp, c) yrkande 20.

21. Åkerinäringens betydelse och konkurrensvillkor, punkt 24 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 24 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om åkerinäringens betydelse och konkurrensvillkor. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2004/05:T216 av Rolf Gunnarsson (m),

2004/05:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkandena 1 och 5,
2005/06:T216 av Rolf Gunnarsson (m) och
2005/06:T610 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkandena 1 och 5 samt
avslår motionerna
2004/05:T276 av Göran Norlander och Agneta Lundberg (båda s),
2004/05:T402 av Sylvia Lindgren (s) yrkandena 1 och 2,
2005/06:T23 av Sylvia Lindgren (s) och
2005/06:T579 av Agneta Lundberg och Hans Stenberg (båda s).

Ställningstagande

Den svenska åkerinäringen utgör en viktig del av transportsystemet och kan betraktas som världsledande när det gäller miljö- och trafiksäkerhetsambitioner. Som exempel kan anges att åkeriföretag kör på den renaste dieseloljan som för närvarande finns att tillgå och alltfler svenska åkare väljer att miljösäkra sin verksamhet enligt särskild ISO-standard. Åkerinäringen är även en stor arbetsgivare med ca 60 000 sysselsatta.

Mot bakgrund av åkerinäringens betydelse i arbetet mot de transportpolitiska målen, samt denna sektors tyngd i svensk ekonomi, är det oacceptabelt att den år efter år tvingas kämpa i motvind, i en situation där den missgynnas genom ojämlika konkurrensvilkor jämfört med transportföretag från andra länder, som inte har samma höga ambitioner inom miljö- och trafiksäkerhetsområdet. Inte heller i regeringens sedan länge efterfrågade transportproposition ser vi några konkreta åtgärder i denna riktning.

Vi anser att regeringen snarast bör se till att det blir likhet inför lagen mellan svenska och utländska fordon. Sverige måste också med kraft verka inom EU för en utveckling i denna riktning. Sveriges dispens mot cabotage från våra östländer inom EU gäller ytterligare 2 år fr.o.m. 1 maj 2006. För att stärka svensk åkerinäring måste åtgärder omedelbart vidtas för att möta den kommande konkurrensen när våra gränser öppnas för denna internationella trafik.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2004/05:T216 (m), 2004/05:T462 (kd) yrkandena 1 och 5, 2005/06:T216 (m) och 2005/06:T610 (kd) yrkandena 1 och 5.

22. Sjöfartens betydelse och konkurrensvillkor, punkt 25 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 25 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om sjöfartens betydelse och konkurrensvillkor. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2004/05:T396 av Gunnar Andréén (fp) yrkandena 1 och 7,

2004/05:T460 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 4,

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 16,

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 24,

2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 6,

2005/06:T275 av Sven Bergström och Birgitta Sellén (båda c),

2005/06:T426 av Gunnar Andréén och Erling Bager (båda fp) yrkandena 1 och 6,

2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 12 och

2005/06:T611 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 7 och avslår motionerna

2004/05:T488 av Catherine Persson (s) yrkandena 1 och 2,

2005/06:T32 av Birgitta Sellén (c) yrkandena 1 och 2 samt

2005/06:T356 av Michael Hagberg m.fl. (s).

Ställningstagande

Den svenska sjöfarten har genom historien varit av stor betydelse för vårt lands utveckling och kommer även framöver att vara en förutsättning för ekonomisk tillväxt, inte minst i ljuset av den alltmer omfattande europeiska integrationen och ökad utrikeshandel. Sjöfarten är även ett viktigt verktyg i arbetet med att åstadkomma ett miljövänligt transportsystem, eftersom en överföring av transporter från väg till sjö innebär minskad miljöpåverkan.

Sjöfarten måste därför ges förutsättningar att utvecklas. Den viktigaste åtgärden i detta arbete är att ge sjöfarten möjlighet att verka under samma förutsättningar som i konkurrerande länder. En anpassning till de villkor som gäller inom EU, inom redarvärlden och på bemanningsområdet är därför angelägen. Tonnagebeskattning av sjöfarten bör införas omgående i enlighet med riksdagens tillkännagivande. Regeringens långdragna behandling av denna fråga riskerar att påverka framtidstron och den faktiska utvecklingen inom den svenska sjöfartsnäringen i en negativ riktning.

Enligt vår mening är det även viktigt att kustsjöfarten ges förutsättningar att utvecklas. Den svenska kustsjöfarten och Vänersjöfarten måste därför ges bättre villkor. Det är väsentligt att infrastrukturella förutsättningar finns för att utveckla Vänersjöfarten och att regeringen snarast redovisar ett handlingsprogram för att förbättra villkoren för kustsjöfarten.

Vi vill även uppmärksamma att Sjöfartsverket numera långtidshyr isbrytare som under större delen av året har andra arbetsuppgifter. Behovet av kvarvarande statliga isbrytare bör närmare analyseras när erfarenhet av de nya isbrytarna vunnits.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2004/05:T396 (fp) yrkandena 1 och 7, 2004/05:T460 (kd) yrkande 4, 2004/05:T464 (m) yrkande 16, 2004/05:T468 (fp) yrkande 24, 2005/06:T31 (kd, m, fp, c) yrkande 6, 2005/06:T275 (c), 2005/06:T426 (fp) yrkandena 1 och 6, 2005/06:T559 (fp) yrkande 12 och 2005/06:T611 (kd) yrkande 7.

23. Hamnpolitik och åtgärder i sjöfartens infrastruktur, punkt 27 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 27 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om hamnpolitik och åtgärder i sjöfartens infrastruktur. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 11, 28 och 29,
 2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 19 och
 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 27, 31 och 32 samt avslår motionerna
 2004/05:T240 av Fredrik Olovsson (s),
 2004/05:T360 av Owe Hellberg (v) yrkandena 1–3,
 2004/05:T393 av Kerstin Lundgren (c) yrkande 2,
 2004/05:T410 av Michael Hagberg m.fl. (s),
 2004/05:T458 av Heli Berg (fp),
 2004/05:T470 av Peter Jonsson m.fl. (s),
 2004/05:T502 av Cinnika Beiming (s),
 2004/05:T518 av Billy Gustafsson och Louise Malmström (båda s),
 2004/05:N401 av Anita Brodén m.fl. (fp) yrkande 2,
 2005/06:T19 av Michael Hagberg (s),
 2005/06:T20 av Jörgen Johansson och Roger Tiefensee (båda c) yrkande 3,
 2005/06:T265 av Ragnwi Marcelind (kd),
 2005/06:T272 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m) yrkandena 1–3,
 2005/06:T294 av Gunnar Andrén (fp) yrkandena 1–5,
 2005/06:T310 av Karin Thorborg m.fl. (v),
 2005/06:T313 av Tomas Högström och Catharina Elmsäter-Svärd (båda m),
 2005/06:T324 av Heli Berg (fp),
 2005/06:T344 av Jörgen Johansson (c),
 2005/06:T346 av Jörgen Johansson (c) yrkandena 1 och 2,
 2005/06:T404 av Jeppe Johnsson (m),
 2005/06:T447 av Owe Hellberg (v) yrkandena 1–3,

2005/06:T490 av Torsten Lindström (kd) yrkande 11,
 2005/06:T498 av Karin Pilsäter och Mia Franzén (båda fp) yrkande 8,
 2005/06:T511 av Birgitta Ahlqvist och Lennart Klockare (båda s),
 2005/06:T517 av Kerstin Lundgren (c) yrkande 2,
 2005/06:T528 av Göran Magnusson m.fl. (s),
 2005/06:T548 av Ulrik Lindgren m.fl. (kd) yrkande 2,
 2005/06:T597 av Eva Arvidsson m.fl. (s),
 2005/06:T607 av Kerstin Kristiansson Karlstedt m.fl. (s),
 2005/06:N305 av Gunnar Andréén m.fl. (fp) yrkande 3 och
 2005/06:N443 av Martin Andreasson m.fl. (fp) yrkandena 30 och 31.

Ställningstagande

Regeringen bedömer att hamnarnas samlade infrastruktur och resurser måste utnyttjas mer effektivt och att vissa hamnar bör prioriteras vad gäller statligt finansierad infrastruktur som en följd härav.

Vi delar denna bedömning och vill understryka vikten av att alla delar av landet med behov av sjötransporter skall uppmärksammas i denna prioritering. Däremot är vi kritiska till att regeringen inte tidigare tillsammans med industrin och kommunerna arbetat med frågan och därmed kunnat lägga ett förslag i denna proposition. Därigenom försenas strategiska vägval återigen för framtidsinriktade satsningar för sjöfarten. Dessa är centrala inte minst i Sveriges anpassning till kommande EU-satsningar för s.k. sjömotorvägar.

Fungerande hamnverksamheter är av avgörande betydelse för transporterna i Sverige. Det är viktigt för näringsliv och kommuner som berörs att de med det snaraste får veta vilka villkor de skall verka under. Det går därför inte att förhala frågan ytterligare, vilket regeringen gör. Vi kräver därför att regeringen presenterar ett skarpt förslag om Sveriges framtida hamninfrastruktur.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2004/05:T468 (fp) yrkandena 11, 28 och 29, 2005/06:T31 (kd, m, fp, c) yrkande 19 och 2005/06:T559 (fp) yrkandena 27, 31 och 32.

24. Övergripande kollektivtrafikfrågor, punkt 28 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 28 borde ha följande lydelse:

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

2004/05:N11 av Åsa Torstensson m.fl. (c, m, fp, kd) yrkande 15,
2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 13,
2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkandena 6 och 7,
2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 25,
2005/06:T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 11,
2005/06:T608 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 10 och
2005/06:A309 av Maud Olofsson m.fl. (c) yrkande 15 och
avslår motionerna
2004/05:T392 av Susanne Eberstein och Göran Norlander (båda s),
2005/06:T212 av Lennart Fremling m.fl. (fp, m, kd, c) yrkande 8,
2005/06:T296 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, -) yrkandena 3 och 11,
2005/06:T379 av Jörgen Johansson (c) yrkande 2,
2005/06:T423 av Maria Larsson (kd),
2005/06:T446 av Gunilla Wahlén m.fl. (v),
2005/06:T478 av Annelie Enochson (kd),
2005/06:T558 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 1–3, 5, 7 och 8,
2005/06:T565 av Tommy Ternemar m.fl. (s),
2005/06:T566 av Tommy Ternemar m.fl. (s),
2005/06:T573 av Lars U Granberg och Lennart Klockare (båda s),
2005/06:T578 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 15 och 16,
2005/06:T582 av Göran Norlander och Kerstin Kristiansson Karlstedt
(båda s) och
2005/06:T584 av Kristina Zakrisson och Lennart Klockare (båda s).

Ställningstagande

Sverige behöver en attraktiv och fungerande kollektivtrafik som är anpassad efter de olika förutsättningar som råder i olika landsdelar. Detta är ett viktigt steg på vägen mot uppfyllandet av de transportpolitiska målen om miljö, tillgänglighet, trafiksäkerhet, regional utveckling och jämställdhet. Kollektivtrafiken kan bredda arbetsmarknaderna och öka tillgängligheten till högre utbildning. Att kunna pendla med exempelvis tåg ger människor bättre förutsättningar att arbeta på annan ort och det kan i sin tur bidra till att arbetslösa får jobb. Vi vill också betona vikten av goda möjligheter för busstrafiken. I ett stort och glest befolkat land som Sverige är detta avgörande.

Kollektivtrafiken måste därför byggas ut, framför allt i växande storstadsregioner. Här behöver staten ta ett utökad ekonomiskt ansvar. Möjligheten att finansiera flera infrastrukturprojekt genom PPP, offentlig-privat partnerskap, bör också ses över. I våra grannländer finns många exempel på att detta är lösningar som gett mycket positiva effekter. Därmed möjliggörs trafikinvesteringar som är nödvändiga för att regioner skall kunna växa men som med en traditionell skattefinansiering inte skulle kunna genomföras förrän långt fram i tiden. Samtidigt måste Rikstrafiken, som ansvarar

för upphandling av olönsam interregional kollektiv persontrafik, ges långsiktiga och stabila spelregler och därmed bättre förutsättningar att utföra sitt uppdrag.

Vi anser inte att ökade skattesubventioner är en långsiktig lösning för driften av kollektivtrafiken. Tvärtom måste de ökade intäkter som är nödvändiga för att utveckla kollektivtrafiken komma från en ökande skara resenärer. Det förutsätter att kollektivtrafiken görs så attraktiv att medborgarna väljer att resa med den framför den egna bilen. Satsningar som förbättrar kollektivtrafikens tillgänglighet och kvalitet är nödvändiga och måste generellt sett prioriteras framför krav på kortsiktigt sänkta biljettpriser för resenärerna.

Vi anser att kollektivtrafiken i många fall kan förbättras genom avregleringar och genom att mer trafik tjänster upphandlas av skilda entreprenörer. Ofta kan uppkomsten av privata trafikbolag motverkas av att det redan finns kommunala aktörer och att upphandlingsproceduren missgynnar små aktörer. Upphandlingarna kan exempelvis vara för stora för att små aktörer skall kunna konkurrera med större bolag. I fall som dessa har sålunda uppkomsten av konkurrens motverkats och marknadsnedvridning främjats. Fler privata aktörer måste släppas fram för att förbättra kollektivtrafiken. Vi anser att konkurrensutsatt näringsverksamhet skall bedrivas av privata företag. Därför är det angeläget att lagen om offentlig upphandling tillämpas på ett sådant sätt att konkurrens inte missgynnas.

Samarbetet mellan kollektivtrafikhuvudmän och universitet och tekniska institut bör utvecklas och främjas genom gemensamma forskningsprojekt, detta för att stimulera kollektivtrafikforskningen och underlätta implementering av befintliga forskningsprojekt i dagens verksamhet. Jämförande studier där erfarenheter från näringslivet och andra områden tas till vara för att utveckla kollektivtrafiken bör också utnyttjas.

Jämställdhet och miljöaspekter måste finnas med som naturliga och självklara inslag i hela kollektivtrafikprocessen.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2004/05:N11 (c, m, fp, kd) yrkande 15, 2005/06:T31 (kd, m, fp, c) yrkande 13, 2005/06:T497 (m) yrkandena 6 och 7, 2005/06:T559 (fp) yrkande 25, 2005/06:T560 (m) yrkande 11, 2005/06:T608 (kd) yrkande 10 och 2005/06:A309 (c) yrkande 15.

25. Handikappanpassning av kollektivtrafiken, punkt 29 (fp)

av Runar Patriksson (fp) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 29 borde ha följande lydelse:

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

2004/05:So397 av Erik Ullenhag m.fl. (fp) yrkande 7,

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 20,

2005/06:So638 av Erik Ullenhag m.fl. (fp) yrkandena 4 och 5 samt

2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 20 och

avslår motion

2005/06:T558 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 6.

Ställningstagande

För dem som inte kan resa med bil är kollektivtrafiken av extra stor betydelse. Det är mot denna bakgrund som vi länge drivit frågan om handikappanpassning av kollektivtrafiken. Vi ser det som ytterst angeläget att ytterligare åtgärder vidtas för att det skall bli möjligt att uppnå målet om att kollektivtrafiken skall vara handikappanpassad senast år 2010. De medel som anvisats för detta ändamål är inte tillräckliga.

Vi vill även uppmärksamma frågan om möjligheterna att utnyttja taxitrafiken för att förbättra funktionshindrades tillgänglighet till transporter. I Storbritannien och Australien finns redan lagstiftning som kräver att nyinköpta taxibilar är anpassade för funktionshindrade. Fördelarna med att landets samtliga taxifordon anpassas för rullstolsburna kunder är att en stor del av dagens färdtjänstbussresor kan genomföras med vanlig taxi där den enskilde, med hjälp av samhällssubventioner, själv kan välja bland många konkurrerande företag. Detta ökar rörligheten och valfriheten hos funktionshindrade i framför allt arbetsför ålder och förbättrar deras möjligheter att delta i samhället på lika villkor, vilket också visats i ett projekt – Taxi för alla – som genomfördes i Stockholms län under åren 2001–2002.

För synskadade behövs förbättringar i ledsagningen, bl.a. för att kunna göra byten mellan olika transportslag. Unga Synskadade har tillsammans med Samtrafikens Stationskommitté tagit fram förslaget om s.k. neutrala stationsvärdar. Förslaget innebär i korthet en form för samverkan där stationsvärdarna samfinansieras av samverkansparterna. Folkpartiet liberalerna föreslår en översyn vad gäller ansvarsfördelningen för ledsagare.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2004/05:So397 (fp) yrkande 7, 2004/05:T468 (fp) yrkande 20, 2005/06:So638 (fp) yrkandena 4 och 5 samt 2005/06:T559 (fp) yrkande 20.

26. Upphandling av Gotlandstrafiken m.m., punkt 32 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 32 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om upphandling av Gotlandstrafiken m.m.. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 9,

2005/06:T395 av Ewa Björling (m),

2005/06:T398 av Staffan Danielsson och Agne Hansson (båda c),

2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 8 och

2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 26 och avslår motionerna

2003/04:T274 av Agneta Ringman (s),

2003/04:T451 av Agne Hansson (c),

2004/05:T254 av Nils Fredrik Aurelius och Chatrine Pålsson (m, kd),

2004/05:T341 av Agneta Ringman m.fl. (s),

2004/05:T349 av Karin Svensson Smith m.fl. (v),

2004/05:T401 av Sylvia Lindgren (s),

2004/05:T426 av Helena Bargholtz (fp) yrkande 1,

2004/05:T440 av Roger Tiefensee (c),

2005/06:T233 av Helena Bargholtz (fp),

2005/06:T322 av Karin Svensson Smith m.fl. (–, mp) yrkandena 1 och 2,

2005/06:T337 av Karin Thorborg m.fl. (v),

2005/06:T364 av Yvonne Ångström (fp),

2005/06:T397 av Agne Hansson och Staffan Danielsson (båda c) och

2005/06:T557 av Christer Engelhardt och Lilian Virgin (båda s).

Ställningstagande

Staten har ansvar för att det finns likvärdiga transportmöjligheter i hela landet. Detta måste gälla även Gotland. Utgångspunkten måste vara att Gotlands konkurrensvilkor inte är sämre än andra landsändars. Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet ersätter de vägar och broar som samhället ställer till förfogande utan kostnad för nyttjarna i övriga landet. Det motiverar att speciella insatser görs av staten för att neutralisera de transport- och konkurrensnackdelar som Gotland har. Stödet till Gotlandstrafiken är i grunden en satsning som förbättrar konkurrenskraften så att även Gotland kan bidra till den svenska tillväxten.

Ansvar för Gotlandstrafiken måste fungera bättre och mer långsiktigt än vad som varit fallet under senare år genom den socialdemokratiska regeringens försorg. De akuta problem som uppstod kring finansieringen under hösten 2005 och de osäkerheter som nu omger trafikens framtid, efter misslyckandet att upphandla trafik för kommande avtalsperiod, är mycket otillfredsställande. Gotlandstrafiken måste ges långsiktigt förutsägbara spelregler med rimliga priser.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2005/06:T31 (kd, m, fp, c) yrkande 9, 2005/06:T395 (m), 2005/06:T398 (båda c), 2005/06:T497 (m) yrkande 8 och 2005/06:T559 (fp) yrkande 26.

27. Persontrafik på järnväg, punkt 34 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 34 borde ha följande lydelse:

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

2004/05:T212 av Erik Ullenhag och Cecilia Wikström (båda fp) yrkande 2,

2004/05:T281 av Ragnwi Marcelind (kd) yrkandena 1 och 2,

2004/05:T298 av Torsten Lindström (kd) yrkande 9,

2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 11,

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 11,

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 10 och 21,

2004/05:N414 av Runar Patriksson och Anita Brodén (båda fp) yrkande 5,

2005/06:U290 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 7,

2005/06:T28 av Martin Andreasson m.fl. (fp),

2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkandena 14 och 15,

2005/06:T212 av Lennart Fremling m.fl. (fp, m, kd, c) yrkande 2,

2005/06:T220 av Anna Grönlund Krantz (fp),

2005/06:T221 av Anna Grönlund Krantz (fp),

2005/06:T250 av Ragnwi Marcelind (kd) yrkandena 1 och 2,

2005/06:T251 av Erik Ullenhag och Cecilia Wikström (båda fp) yrkande 2,

2005/06:T256 av Hans Backman (fp),

2005/06:T264 av Lennart Fremling (fp) yrkande 2,

2005/06:T320 av Kenneth Johansson och Jörgen Johansson (båda c) yrkande 2,

2005/06:T443 av Birgitta Sellén m.fl. (c, m, fp, kd) yrkande 1,

2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 11,

2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 11 och 21,

2005/06:T578 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 10,
 2005/06:T608 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 11,
 2005/06:N304 av Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp) yrkandena 11 och 12,
 2005/06:N386 av Maria Larsson m.fl. (kd) yrkandena 15 och 16 samt
 2005/06:N477 av Per Bill m.fl. (m) yrkande 4 och
 avslår proposition 2005/06:160 punkterna 7 och 8 samt motionerna
 2004/05:T212 av Erik Ullenhag och Cecilia Wikström (båda fp) yrkande 1,
 2004/05:T379 av Peter Pedersen och Karin Thorborg (båda v),
 2004/05:T436 av Lennart Klockare och Birgitta Gidblom (båda s),
 2004/05:T479 av Agneta Lundberg m.fl. (s),
 2004/05:T481 av Inger Lundberg m.fl. (s),
 2005/06:T251 av Erik Ullenhag och Cecilia Wikström (båda fp) yrkande 1,
 2005/06:T296 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, –) yrkande 2,
 2005/06:T444 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 1–5,
 2005/06:T526 av Fredrik Olovsson m.fl. (s),
 2005/06:T578 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 12,
 2005/06:T615 av Peter Pedersen (v) och
 2005/06:N243 av Anita Brodén och Runar Patriksson (båda fp) yrkande 5.

Ställningstagande

För att järnvägen skall utvecklas som transportmedel är det nödvändigt att staten genom Banverket tar ett långsiktigt och omfattande ansvar för nyinvesteringar i infrastrukturen, för kapacitetshöjningar och för ett förbättrat underhåll. Men det är också avgörande att marknaden för järnvägstransporter, inom såväl passagerar- som godstrafikområdet, kan utvecklas med en bred uppsättning operatörer som lägger grunden för en god konkurrens vad gäller både kvalitet och pris. I propositionen slår dock regeringen på ett otillfredsställande sätt vakt om den särställning som helstatligt ägda SJ AB besitter på den svenska järnvägsmarknaden. Enligt förordning (1996:734) om statens spåraneläggningar äger SJ AB ensamrätt till den lönsamma interregionala persontrafiken. Den olönsamma interregionala trafiken upphandlas genom Rikstrafiken. SJ:s ensamrätt utan skyldigheter är orimlig och förhindrar en önskvärd utveckling av tågtrafiken.

Vi vill också erinra regeringen om den granskningsrapport av bolagiseringen av SJ som Riksrevisionen gjort (RiR 2005:11) och som behandlats av näringsutskottet (2005/06:NU9). I denna rapport konstaterades att det inte finns ”några klara ställningstaganden från regeringen i olika regleringsfrågor av betydelse för järnvägssektorns utveckling”. Riksrevisionen bedömde att detta är till nackdel för såväl statliga som privata järnvägsbolag. Utskottsmajoriteten slog ifrån sig kritiken genom att hänvisa till föreliggande trafikpolitiska proposition. Vi noterar att några långsiktiga spelregler fortfarande inte presenterats av regeringen och att Riksrevisionens kommentarer fortfarande är aktuella.

Regeringen har i flera avseenden under senare år kullkastat förutsättningarna för den påbörjade avregleringen, bl.a. genom att tilldela SJ AB ett omfattande kapitaltillskott och en låneram i Riksgäldskontoret.

Regeringen har de senaste åren försvårat förberedandet av SJ och dess konkurrenter för en fortsatt avreglering av den svenska järnvägsmarknaden. Genom att hämma konkurrensen och inte ”ta tag” i de strukturproblem som finns på den svenska järnvägsmarknaden, främst när det gäller fordonsförsörjningen, omöjliggör åtgärderna en sund utveckling av järnvägsmarknaden.

Det finns dock väl genomarbetade förslag för en sådan sund utveckling. Den av regeringen tillsatta Järnvägsutredningen utredde under perioden 2001–2003 förutsättningarna för en fortsatt utveckling av konkurrensen inom den nationella persontrafiken på järnväg. Det är ofrånkomligt att denna utveckling av konkurrensen inom persontrafiken innebär att SJ AB fräntas sin ensamrätt på lönsamma sträckor.

Utöver detta måste ur marknadssynpunkt också mycket väl definierade krav ställas på vad SJ skall åstadkomma i sin nuvarande roll som dominerande aktör, samtidigt som Järnvägsstyrelsen måste stärka sin roll som kontrollerande myndighet. Bland annat måste en samordning av biljettförsäljning komma snabbt på plats i en form där villkoren inte kan dikteras av SJ.

I propositionen föreslås en försöksverksamhet med upphandling av persontrafik under högst tio år på det statliga järnvägsnätet i delar av Norrland. Relaterat till en verklig avreglering av marknaden är det av regeringen föreslagna provet alltför begränsat, och genom försökets snäva avgränsning skickar regeringen negativa signaler till andra delar av landet där intresse finns att få till stånd en upphandling av de trafikeringsrätter som i dag innehas av SJ. Vi förordar i stället klara och tydliga riktlinjer för en fortsatt avreglering av den svenska järnvägsmarknaden.

Riksdagen bör därför avslå propositionens förslag om försöksverksamhet med upphandling av persontrafik under högst tio år på det statliga järnvägsnätet i delar av Norrland till förmån för en mer långtgående avreglering av järnvägstrafiken i hela landet.

Vi föreslår att riksdagen tillkännager att regeringen skall genomföra förordningsändringar och/eller lägga fram förslag på lagändringar som innebär att all interregional persontrafik på stomjärnvägarna öppnas för konkurrens mellan alla intresserade tågoperatörer. Med vårt ställningstagande tillstyrks vår gemensamma motion 2005/06:31 samt en rad motioner från våra respektive partier som förordar en framtidsinriktad järnvägspolitik som bygger på marknadsmässighet där järnvägen frigörs från hämmande monopol.

Angående utvecklingen i EU anser vi att besluten om avreglering av europeiska järnvägar är ett steg i rätt riktning, men att detta snarast måste omsättas i praktisk handling i alla medlemsländer. Flera medlemsländer har hittills visat prov på en alltför långsam tillämpning. Statliga järnvägs-

förvaltningar i medlemsländerna måste omvandlas till moderna transportföretag med vilja och förmåga att konkurrera på marknadens villkor. För att godstransporter på järnväg skall kunna hävda sig i en hårdnande konkurrens samt vara kundnära måste järnvägsföretagen i Europa övervinna de hinder som nationsgränserna för närvarande utgör.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

28. Flygplatser m.m., punkt 35 (m, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Sven Bergström (c) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 35 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om flygplatser m.m. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2005/06:T16 av Sten Tolgfors (m) yrkandena 1–5, 2005/06:T21 av Staffan Danielsson (c), 2005/06:T26 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 5, 2005/06:T27 av Anders G Högmark (m) yrkandena 1–3 och 5 samt 2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 16 och avslår proposition 2005/06:160 punkt 9 och motionerna 2005/06:T15 av Torsten Lindström och Sven Gunnar Persson (båda kd), 2005/06:T17 av Lennart Axelsson m.fl. (s), 2005/06:T25 av Johan Pehrson (fp) och 2005/06:T34 av Sofia Larsen (c).

Ställningstagande

Den under senare år ökade konkurrensen inom luftfarten har lett till lägre priser för såväl inrikes- som utrikesresor. Detta innebär att tillgängligheten ökar genom att fler kan resa, vilket är positivt för enskilda och näringsliv, inte minst turistnäringen. Lågprisbolagen har här haft stor betydelse. Denna trend är värd att bejaka och stimulera. Etablering av fler flygbolag i Sverige skulle sätta ytterligare press på priserna.

Tyvärr motarbetar regeringen denna utveckling bl.a. genom att införa en flygskatt. I detta sammanhang vill vi dock uppmärksamma en annan fråga. Det är angeläget att man slår vakt om de regionala flygplatserna. På många håll spelar dessa en viktig roll för kontakterna mellan storstadsregionerna och övriga delar av Sverige. De har stor betydelse för turistnäringen. Även av arbetsmarknadsskäl är det nödvändigt med flygförbindelser mellan olika regioner och deras omvärld, då detta vidmakthåller eller ökar näringslivets förutsättningar att skapa en ökad tillväxt. Sverige bör således leva upp till en väl fungerande flygtrafik i enlighet med det trans-

portpolitiska målet. Staten måste därför ha en långsiktig syn på de regionala flygplatserna och skapa sådana förutsättningar att de kan konkurrera på likvärdiga villkor.

En viktig aspekt som måste beaktas i detta sammanhang är att flygtrafikens huvudsakliga funktion och komparativa fördel jämfört med andra transportslag är snabba resor till mer avlägsna mål, ofta utanför landet. Det är därför underligt att regeringens förslag till ny fördelning av driftbidraget till icke-statliga flygplatser endast beaktar avståndet till Stockholm. Eftersom dessa resor ofta går ut i Europa eller övriga världen är närheten till Stockholm i många fall irrelevant. Vi motsätter oss därför regeringens förslag i detta avseende.

För att ytterligare effektivisera flygtransportsystemet föreslår vi vidare att det skall bli möjligt för andra aktörer än Luftfartsverket att utföra flygtrafiktjänster och att därmed göra det möjligt att upphandla flygtrafiktjänster i konkurrens.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2005/06:T16 (m) yrkandena 1–5, 2005/06:T21 (c), 2005/06:T26 (m) yrkande 5, 2005/06:T27 (m) yrkandena 1–3 och 5 samt 2005/06:T31 (kd, m, fp, c) yrkande 16.

29. Flygplatser m.m., punkt 35 (fp)

av Runar Patriksson (fp) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 35 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om flygplatser m.m. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 16 och avslår proposition 2005/06:160 punkt 9 och motionerna 2005/06:T15 av Torsten Lindström och Sven Gunnar Persson (båda kd), 2005/06:T16 av Sten Tolgfors (m) yrkandena 1–5, 2005/06:T17 av Lennart Axelsson m.fl. (s), 2005/06:T21 av Staffan Danielsson (c), 2005/06:T25 av Johan Pehrson (fp), 2005/06:T26 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 5, 2005/06:T27 av Anders G Högmark (m) yrkandena 1–3 och 5 samt 2005/06:T34 av Sofia Larsen (c).

Ställningstagande

Den under senare år ökade konkurrensen inom luftfarten har lett till lägre priser för såväl inrikes- som utrikesresor. Detta innebär att tillgängligheten ökar genom att fler kan resa, vilket är positivt för enskilda och näringsliv,

inte minst turistnäringen. Lågprisbolagen har här haft stor betydelse. Denna trend är värd att bejaka och stimulera: Etablering av fler flygbolag i Sverige skulle sätta ytterligare press på priserna.

Tyvärr motarbetar regeringen denna utveckling bl.a. genom att införa en flygskatt. I detta sammanhang vill vi dock uppmärksamma en annan fråga. Det är angeläget att man slår vakt om de regionala flygplatserna. På många håll spelar dessa en viktig roll för kontakterna mellan storstadsregionerna och övriga delar av Sverige. De har stor betydelse för turistnäringen. Även av arbetsmarknadsskäl är det nödvändigt med flygförbindelser mellan olika regioner och deras omvärld, då detta vidmakthåller eller ökar näringslivets förutsättningar att skapa en ökad tillväxt. Sverige bör således leva upp till en väl fungerande flygtrafik i enlighet med det transportpolitiska målet. Staten måste därför ha en långsiktig syn på de regionala flygplatserna och skapa sådana förutsättningar att de kan konkurrera på likvärdiga villkor.

Folkpartiet liberalerna vill framhålla att på många håll har de regionala flygplatserna spelat en stor roll för kontakten med övriga Sverige. Vi anser att dessa mindre flygplatser också i framtiden kommer att ha stor betydelse. De måste därför ges ett visst statligt stöd för att kunna överleva. Det är inte minst viktigt i glesbygdsområden. Folkpartiet liberalerna föreslår en viss ökning av driftsbidraget till de regionala flygplatserna i avvaktan på ett nytt system för stödet.

För att ytterligare effektivisera flygtransportsystemet föreslår vi vidare att det skall bli möjligt för andra aktörer än Luftfartsverket att utföra flygtrafiktjänster och att därmed göra det möjligt att upphandla flygtrafiktjänster i konkurrens.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

30. Kontroll av flygbesättningar, punkt 36 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 36 borde ha följande lydelse:

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

2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 18.

Ställningstagande

Riksdagen har anmodat regeringen att lägga fram ett förslag om ett system som säkerställer att flygbesättningar uppfyller uppställda krav på nykterhet och drogfrihet. Bakgrunden är att piloter som på grund av sjukdom, uttrötning, påverkan av alkoholhaltiga drycker eller andra medel eller av andra sådana skäl inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt inte får tjänstgöra ombord.

Polisen kan genom stickprov kontrollera nykterheten hos bilförare och lokförare. Om en flygkapten kör sin bil till flygplatsen kan polisen utan vidare kontrollera dennes nykterhet vid en stickprovskontroll. När piloten därefter lämnat bilen för att flyga 350 passagerare får polisen inte utföra stickprovskontroll. Vi anser att luftfarten självfallet skall utsättas för samma kontrollsystem som vägtrafiken. Nykterhetskontroller i form av stickprov kommer att ha en starkt brottsförebyggande effekt.

Vi konstaterar att regeringen fortfarande inte återkommit till riksdagen med förslag i enlighet med riksdagens tillkännagivande. Den orimliga situation som riksdagen uppmärksammat kvarstår därmed. Givet denna frågas vikt kräver vi att regeringen snarast återkommer till riksdagen i detta ärende.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motion 2005/06:T31 (kd, m, fp, c) yrkande 18.

31. Alternativa drivmedel, punkt 37 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 37 borde ha följande lydelse:

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

2004/05:T461 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 7,

2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 11,

2005/06:T212 av Lennart Fremling m.fl. (fp, m, kd, c) yrkande 9 och

2005/06:T610 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 2 och avslår motionerna

2004/05:T347 av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp) yrkandena 1–4,

2004/05:N307 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 6,

2005/06:T309 av Kjell-Erik Karlsson m.fl. (v) yrkandena 1–4,

2005/06:T424 av Krister Örnfjäder m.fl. (s) och

2005/06:MJ350 av Anita Brodén m.fl. (fp) yrkande 5.

Ställningstagande

Vägtransporter är nödvändiga i det moderna samhället eftersom det ofta inte finns något alternativ. Samtidigt är det uppenbart att vägtrafikens miljöbelastning måste minska. För att bilen även i framtiden skall kunna utgöra ett bra kommunikationsmedel, utan att äventyra klimatet och tillgången på drivmedel, är det av stor vikt att utveckla bränslen som ersätter de fossila bränslena. Det handlar även om att sänka bränsleförbrukningen i vägtrafikens fordon genom effektivare motorer.

Tillverkare och konsumenter måste därför stimuleras till att satsa på bränslesnåla fordon och fordon drivna med miljövänliga bränslen. Vi tror följaktligen på stimulans av dessa alternativ, dvs. morötter i stället för piska, så att människor ges en möjlighet att välja ett miljövänligt bränsle. Med en ökad efterfrågan följer teknikutveckling och infrastruktur, utan vidare påtryckningar från politiskt håll. På detta sätt låses utvecklingen inte till ett enda alternativ. I stället skapas förutsättningar för utveckling av flera förnybara bränslen. Det är också viktigt att Sverige i samarbetet inom Europeiska gemenskapen verkar för att främja en utveckling i denna riktning.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2004/05:T461 (kd) yrkande 7, 2005/06:T31 (kd, m, fp, c) yrkande 11, 2005/06:T212 (fp, m, kd, c) yrkande 9 och 2005/06:T610 (kd) yrkande 2.

32. Vissa miljöfrågor, punkt 38 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 38 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om vissa miljöfrågor. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:T398 av Sven Bergström m.fl. (c) yrkande 23 och 2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 12 och avslår motionerna 2005/06:Ub385 av Birgitta Carlsson m.fl. (c) yrkande 2, 2005/06:T241 av Lennart Fremling (fp) yrkandena 1 och 2 samt 2005/06:T374 av Håkan Larsson (c).

Ställningstagande

Sverige har bland de äldsta bilparkerna i Europa. Detta innebär att ett stort antal fordon saknar modern reningsteknik, exempelvis katalysatorer. En förnyelse av bilparken skulle därmed leda till stora miljövinster. Vi föreslår därför att skrotningpremien höjs tillfälligt från 1 700 kr till 4 000 kr. Den

höjda skrotningpremien skall riktas mot ej avställda bilar som inte omfattas av de avgaskrav som infördes obligatoriskt 1989, dvs. katalysatorkrav. För övriga delar av bilparken kvarstår gällande ersättningsnivåer.

Kunskap om bränslesnål körning, sparsam körning, kan också bidra till minskade utsläpp. Vi anser därför att detta kan utgöra ett inslag i körkortsutbildningen.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2004/05:T398 (c) yrkande 23 och 2005/06:T31 (kd, m, fp, c) yrkande 12.

33. Rattfylleri, punkt 39 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 39 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om rattfylleri. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 5.

Ställningstagande

Det individuella ansvaret att inte köra under påverkan av alkohol eller andra droger är grundläggande. Samtidigt måste staten bidra med ett strikt regelverk för att minska det rattfylleri som nu ökar och skördar fler offer.

Under den borgerliga regeringen på 1990-talet genomfördes en rad åtgärder för att minska rattfylleribrotten. Straffvärdet för rattfylleribrott höjdes och promillegränsen för grovt brott sänktes. Grovt rattfylleri skulle leda till fängelse. Sedan dess har Socialdemokraterna ”sjabblat bort” kampen mot rattfylleribrotten. Under den senaste femårsperioden har en mindre andel av dem som dömts för grovt rattfylleri fått en fängelsedom. Samtidigt är insatserna för att hjälpa dömda bort från missbruk otillräckliga. Partierna inom Allians för Sverige anser att ytterligare insatser måste göras för att upprätthålla principen att droger och bilkörning inte hör ihop. Principen om att grovt rattfylleri skall leda till frihetsberövande straff skall återupprättas. Påföljden för rattfylleribrott skall kombineras med obligatoriska behandlingsprogram. Alkolås skall kunna krävas för att dömda skall få tillbaka körkortet.

Den som kör bil berusad och dödar någon kommer ofta alltför lindrigt undan. Även om flera människor har mist livet och brottet bedömts som grovt, leder det till oproportionerligt korta straff. Det behövs en ny bestämmelse i brottsbalken, vållande till annans död genom rattfylleri, för att markera samhällets stränga syn på alkohol och droger i trafiken.

Vi anser också att det är hög tid att komma till ett avgörande i den länge övervägda frågan om att straffbelägga s.k. eftersupning, dvs. att en alkoholpåverkad förare undgår straff genom att hänvisa till att han eller hon varit nykter under körningen och berusat sig först efteråt. En lagstiftning som förbjuder eftersupning bör komma till stånd.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motion 2005/06:T31 (kd, m, fp, c) yrkande 5.

34. Bilens betydelse, punkt 40 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 40 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om bilens betydelse. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:T241 av Hans Backman (fp), 2004/05:T307 av Lars Lindblad (m), 2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 12 och 13, 2005/06:T219 av Hans Backman (fp), 2005/06:T273 av Anna Grönlund Krantz (fp), 2005/06:T319 av Annika Qarlsson och Rigmor Stenmark (båda c) och 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkandena 13 och 14 samt avslår motionerna 2004/05:SK342 av Åsa Torstensson (c) yrkandena 3 och 4, 2004/05:T511 av Jarl Lander m.fl. (s) och 2004/05:T512 av Jarl Lander (s).

Ställningstagande

I Sverige är många beroende av bilen för att kunna ta sig till och från arbete och aktiviteter. Detta är viktigt att ha i åtanke när frågor kring bilen och pålagor på bilismen diskuteras.

En rapport från SIKA, Statens institut för kommunikationsanalys, visar att nya personbilars miljö- och säkerhetsegenskaper har bidragit till att samhällets kostnader för miljö och olyckor har sjunkit. Sammantaget visar SIKA-rapporten att vägtrafiksektorn är överbeskattad. SIKA pekar bl.a. på att bensindrivna bilar med katalysator i landsbygden gott och väl täcker sina externa kostnader via bensinskatten. SIKA:s nya slutsatser ställer bilskatterna i ett nytt ljus. Eftersom bilskatterna slår hårt mot övriga samhällspolitiska mål, exempelvis regional balans, och mot dem som behöver bilen allra mest är det viktigt att SIKA:s slutsatser leder till politisk handling.

En utveckling mot miljövänligare fordon och bränslen måste främjas, samtidigt som människors möjligheter att äga och köra egen bil inte försvåras eller fördras. För att belysa bilens roll för privatpersoner, för företagare, i gles- och landsbygd och i andra perspektiv föreslår vi att en bilsocial utredning tillsätts.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2004/05:T241 (fp), 2004/05:T307 (m), 2004/05:T468 (fp) yrkandena 12 och 13, 2005/06:T219 (fp), 2005/06:T273 (fp), 2005/06:T319 (c) och 2005/06:T559 (fp) yrkandena 13 och 14.

35. Fordonshobbyn, punkt 41 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 41 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om fordonshobbyn. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T30 av Lars Gustafsson m.fl. (kd).

Ställningstagande

Sverige har en lång och välrenommerad tradition av tillverkning och ombyggnad av fordon. Förutom de klassiska svenska biltillverkarna finns ett antal karosseribyggnare vars arbeten har erhållit internationell berömmelse. Ett antal företag, ofta med lång erfarenhet, sysslar med ombyggnad och tillverkning av fordon för speciella ändamål, såsom ambulanser och limousiner. Dessa företag levererar mestadels ett begränsat antal fordon per år men har en stor kundkrets både i och utanför Sverige. De fordon som levereras till andra länder möter sällan problem med registrering i dessa länder, men väl i Sverige. Omfattande krångel med lagar, detaljregler och utformning av regelverk från myndigheter har riskerat fortsatt verksamhet med åtföljande hot om nedläggning av verksamheten.

Hela systemet för registrering och besiktning av dessa specialfordon måste ses över och förändras i riktning mot den ordning som råder i andra EU-länder, exempelvis Tyskland, där man som fordonsföretag kan vända sig till en instans. Vidare måste typgodkännandet förenklas så att företag som producerar specialfordon kan erhålla typgodkännande för en viss serie utan orimliga detaljbesiktningar av redan typgodkända fordon.

Vi vill även kommentera den i propositionen aviserade förenklade processen vid registrering av importerade fordon. Vi föreslår att Vägverket inrättar ett begränsat antal besiktningsanläggningar lämpligt fördelade över landet med särskild kompetens och befogenhet att typbesiktiga och registrera fordon som faller inom kategorin specialfordon.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motion 2005/06:T30 (kd).

36. Förarbevis för vissa fritidsbåtar, punkt 42 (m)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 42 borde ha följande lydelse:

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

2005/06:T26 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 3 och avslår proposition 2005/06:160 punkt 6 och motion 2005/06:T33 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 2.

Ställningstagande

Visserligen förekommer en hel del olyckor och tillbud med fritidsbåtar. Dock är det väl känt att det stora flertalet dödsolyckor och andra allvarliga olyckor till sjöss beror på sjöfylleri snarare än bristande kompetens att framföra båten. Vad som krävs är givetvis omdöme och ansvarskänsla, men sådant kommer inte självklart som resultat av att ha klarat proven för ett båtförarbevis. Det viktigaste är att polisen och Kustbevakningen följer upp efterlevnaden av det gällande regelverket och att tillräckliga resurser ställs till förfogande för detta ändamål. Vi anser således att något obligatoriskt förarbevis inte bör införas och följaktligen att någon utredning med ett sådant syfte inte behövs. Däremot bör förutsättningarna undersökas för att i nu gällande lagstiftning införa krav på lägsta åldersgräns för att få framföra en båt som har särskilt hög motorstyrka och därmed är snabbgående.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motion 2005/06:T26 (m) yrkande 3.

37. Fritidsbåtsregister, punkt 43 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 43 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om fritidsbåtsregister. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2005/06:Sk343 av Karin Enström (m) yrkande 1, 2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkande 17 och 2005/06:T33 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 1 och avslår motionerna 2005/06:T462 av Anders Karlsson (s), 2005/06:T494 av Hillevi Larsson och Britt-Marie Lindkvist (båda s) yrkande 1, 2005/06:T542 av Kurt Kvarnström och Anneli Särnblad (båda s), 2005/06:T575 av Christer Skoog m.fl. (s), 2005/06:T580 av Agneta Lundberg och Kerstin Kristiansson Karlstedt (båda s) och 2005/06:T598 av Christer Erlandsson (s).

Ställningstagande

Regeringens intresse av att införa ett obligatoriskt register över fritidsbåtar skall ses mot bakgrund av att den socialdemokratiska partikongressen 2001 beslutades att en båtskatt skall införas, men att det kan bli aktuellt först när det föreligger ett färdigt förslag om hur ett obligatoriskt båtregister skulle kunna vara utformat. Denna inriktning framgår även tydligt av i avsnittet behandlade motioner från socialdemokratiska ledamöter, där ett fritidsbåtsregister föreslås i syfte att möjliggöra en framtida skatt på fritidsbåtar. Det är högst anmärkningsvärt att den socialdemokratiska regeringen i propositionen inte öppet redovisar betydelsen av ett återinfört båtregister för möjligheterna att införa en båtskatt, i synnerhet när frågan varit så aktuell och angelägen på regeringspartiets senaste partikongresser.

Vi anser inte att en båtskatt skall införas, och vi finner det anmärkningsvärt att regeringen inte öppet redovisar bakgrunden till och ambitionerna med det förslag som riksdagen förväntas ta ställning till.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2005/06:Sk343 (m) yrkande 1, 2005/06:T31 (kd, m, fp, c) yrkande 17 och 2005/06:T33 (fp) yrkande 1.

- 38. Regelsystemet för enskilda vägar, punkt 46 (m, fp, kd, c)**
 av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 46 borde ha följande lydelse:

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

2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c) yrkandena 2 och 3,

2005/06:T224 av Lars-Ivar Ericson (c),

2005/06:T228 av Nils Fredrik Aurelius (m) yrkande 3,

2005/06:T288 av Eskil Erlandsson och Jan Andersson (båda c),

2005/06:T393 av Holger Gustafsson (kd) yrkande 2,

2005/06:T435 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, kd, c),

2005/06:T477 av Margareta Andersson och Agne Hansson (båda c),

2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 19,

2005/06:N304 av Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp) yrkande 9 och

2005/06:N380 av Carl-Erik Skårman och Cecilia Widegren (båda m) yrkande 9 och

avslår motionerna

2005/06:T285 av Carina Hägg (s),

2005/06:T286 av Agneta Lundberg och Göran Norlander (båda s),

2005/06:T357 av Louise Malmström och Billy Gustafsson (båda s) och

2005/06:T437 av Rigmor Stenmark (c) yrkande 1.

Ställningstagande

Enligt vår uppfattning är de enskilda vägar som är öppna för allmänhet och näringsliv en mycket viktig del av vår gemensamma infrastruktur. Det är också den uppfattning som framförs i de motioner som har väckts om enskilda vägar. Det är viktigt att påminna om att en så stor del som 70 % av det svenska vägnätet består av enskilda vägar. De har avgörande betydelse för möjligheten att leva och bo på landsbygden. De är också av stort värde för bl.a. turist- och skogsindustrierna. Även för jakt, fiske och friluftsliv är de enskilda vägarna en förutsättning. En miljon människor använder de enskilda vägarna varje dag.

Vi anser att det är ett stort bekymmer att villkoren under de senaste tio åren har försämrats för väg hållarna av enskilda vägar på en rad områden. Av de enskilda vägarna är det ungefär en fjärdedel som uppbär statliga bidrag. När det offentliga ansvar för infrastrukturen brister blir följderna allvarliga, inte minst när det innebär att kostnaderna för gemensam infrastruktur vältras över på ett fåtal enskilda personer. Statsbidragen för drift

och underhåll av enskilda vägar halverades mellan åren 1995 och 1996 och är fortfarande mycket låga. Statsmakten har inte levt upp till ambitionen att väghållare av enskilda vägar normalt skall få ersättning för drift och underhåll motsvarande 70 % av den beräknade kostnaden. Ersättningen för nyinvesteringar och byggande av enskilda vägar har i princip upphört. Det enskilda vägnätet omfattas inte av ersättningsystemet för miljöinsatser och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Kostnaden för vinterunderhåll har till följd att skatteväxling och prisutveckling ökat dramatiskt. Efterblivet underhåll och reparationer av broar har skapat en kapitalförstöring som enligt Vägverket kräver extra anslag motsvarande 330 miljoner kronor. Listan är dessvärre lång.

För att förhindra ytterligare försämringar av de enskilda vägarna anser vi att anslaget bör höjas. En sådan höjning skall användas för satsningar på ökad bärighet och på en ökning av de generella bidragen till de enskilda vägarna. Ansvar för broar – vilka ofta är kostnadskrävande – på enskilda vägar bör överföras till staten. Angående skärgårdstrafiken och färjetrafiken i övrigt som påtalats i motionerna anser vi att regeringens hantering har dragit ut på tiden alltför länge. En förhandlingsman har nu tillsatts för att lösa vissa frågor, men något ställningstagande i frågan saknas fortfarande.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motionerna 2005/06:T31 (kd, m, fp, c) yrkandena 2 och 3, 2005/06:T224 (c), 2005/06:T228 (m) yrkande 3, 2005/06:T288 (c), 2005/06:T393 (kd) yrkande 2, 2005/06:T435 (fp, m, kd, c), 2005/06:T477 (c), 2005/06:T559 (fp) yrkande 19, 2005/06:N304 (fp) yrkande 9 och 2005/06:N380 (m) yrkande 9.

39. Färdtjänst och riksfärdtjänst, punkt 48 (m, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Sven Bergström (c) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 48 borde ha följande lydelse:

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

2005/06:T26 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 6 och avslår proposition 2005/06:160 punkterna 2 och 3 samt motionerna 2004/05:T315 av Kaj Nordquist (s), 2004/05:T330 av Catharina Bråkenhielm (s), 2005/06:So364 av Peter Eriksson m.fl. (mp, -) yrkande 18, 2005/06:So555 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 5–9, 2005/06:T268 av Else-Marie Lindgren (kd), 2005/06:T359 av Billy Gustafsson (s),

2005/06:T372 av Birgitta Sellén och Birgitta Carlsson (båda c) och
2005/06:T373 av Birgitta Carlsson och Lars-Ivar Ericson (båda c).

Ställningstagande

I propositionen anges att föreslagna ändringar av lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst kommer att leda till högre kostnader för vissa kommuner. Det är därför anmärkningsvärt att kommunerna inte kompenseras för dessa kostnader genom ett medelstillskott i enlighet med den kommunala finansieringsprincipen.

Vi anser att om riksdag och regering beslutar att ålägga kommunerna ytterligare uppgifter skall detta vara fullständigt finansierat. Det är inte rimligt att kommunerna måste lösa alltfler uppgifter inom oförändrade ekonomiska ramar.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motion 2005/06:T26 (m) yrkande 6.

40. Övriga frågor, punkt 50 (m)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 50 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om övriga frågor. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T26 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 4 och avslår motionerna 2004/05:T232 av Birgitta Carlsson och Annika Qarlsson (båda c) och 2005/06:T276 av Rigmor Stenmark och Annika Qarlsson (båda c).

Ställningstagande

Förare som innehar körkort utfärdade före år 2000 har också rätt att köra snöskoter. Som regelverket i dag är utformat får en förare som återfår ett inkallat körkort inte samtidigt tillbaka rätten att köra snöskoter. Mot bakgrund av att de krav som ställs för erhållandet av olika körkortsbehörigheter är högre än de krav som ställs för erhållandet av förarbevis för terrängskoter anser vi att detta är orimligt. Förare med körkort utfärdade enligt äldre bestämmelser skall få tillbaka rätten att köra snöskoter i anslutning till att körkortsindragelsen är till ända.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Därmed bifalls motion 2005/06:T26 (m) yrkande 4.

Särskilda yttranden

1. Transportpolitikens mål, punkt 1 (m, fp, kd, c)

Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp) anför:

Vi anser att en väl utvecklad transportpolitik är en förutsättning för tillväxt och en fortsatt utveckling av ett hållbart transportsystem. Regeringsunderlagets oförmåga att trots olika utfästelser först nu, drygt ett år försenat, presentera en transportpolitisk proposition är därför allvarlig. Att dessutom resultatet är så bristfälligt med otydliga riktlinjer och en mängd nya utredningar i stället för konkreta förslag visar på vänsterkartellens oförmåga att klara utformningen av framtidens transportsystem.

Vi vill vidare påminna om att större förändringar av de transportpolitiska utgångspunkterna i princip alltid föregåtts av ett omfattande utredningsarbete, ofta med bred parlamentarisk representation. Resultatet av utredningsarbetet har därefter blivit föremål för bred remissbehandling för att säkerställa en förankring av förslagen. Detta är naturligt eftersom dessa utgångspunkter bör ligga till grund för det transportpolitiska arbetet under lång tid och att de därmed blir av stor betydelse. Förändringar av de transportpolitiska målen bör därför enligt vår mening beredas och utredas grundligt. Vi anser t.ex. att införandet av det sjätte delmålet, om ett jämställt transportsystem, tillkom på ett underligt sätt och att delmålet därmed inte fick en ändamålsenlig utformning, även om vi välkomnar utgångspunkten om att transportsystemet måste arbeta mot målet jämställdhet.

Vi vill samtidigt understryka att de transportpolitiska utgångspunkterna utgör en integrerad del av regeringens politik. Alliansens förslag till en annan politik för Sverige, där bl.a. tillväxt, konkurrens och valfrihet ges en mer framträdande roll, innebär således att även de transportpolitiska målen måste justeras och utvecklas ytterligare.

Vi vill inte lägga förslag till nya transportpolitiska mål utan att dessa förankrats grundligt i hela landet och hos transportsystemets aktörer. Efter ett regeringsskifte kommer vi därför att ta initiativ till en process där justerade och utvecklade transportpolitiska utgångspunkter tas fram. Detta arbete kommer att involvera alla viktiga aktörer och resultera i en ny, framåtblickande, transportpolitik. Utgångspunkterna kommer att vara förbättrade förutsättningar för tillväxt och företagande samt att trafikens negativa miljöpåverkan minimeras. Vi tänker inte, som regeringen och dess stödpartier, tacka nej till de effektivitetsvinster ökad konkurrensutsättning och alternativ finansiering kan bidra med. Vi avser inte heller, som regeringsunderlaget, att blunda för infrastrukturens betydelse för landets utveckling.

2. Särskilda infrastrukturprojekt, punkt 23 (m, fp, kd, c)

Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m) och Christer Winbäck (fp) anför:

Vi delar uppfattningen att riksdagen normalt inte skall besluta om utbyggnader och underhållsinsatser på olika enskilda väg- och järnvägssträckningar i landet. Detta gäller även investeringar i luftfartens och sjöfartens infrastruktur. Vi vill dock klargöra att vi har föreslagit olika alternativ till de planeringsramar och den inriktning som ligger till grund för vilka åtgärder som lagts in i de av regeringen fastställda långsiktsplanerna och strategierna för drift och underhåll, tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion. Med anledning av de i avsnittet Vissa särskilda infrastrukturprojekt behandlade motionerna vill vi framhålla att dessa planer får en annan, betydligt bättre, utformning ifall något av våra alternativ till inriktning och ekonomiska ramar vinner gehör. Särskilt vill vi understryka att ett stort antal av de motionsförslag som handlar om åtgärder i vägnätet blir tillgodosedda. Det innebär att syftet med ett betydande antal motioner väckta av våra ledamöter blir tillgodosett.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2005/06:160 Moderna transporter:

1. Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om information till passagerare m.m.
2. Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst.
3. Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1997:736) om färdtjänst.
4. Regeringen föreslår att riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om ändring av delmålen för god miljö och hållbar regional utveckling (avsnitt 6.6 och 5.7).
5. Regeringen föreslår att riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om transportpolitikens principer (avsnitt 6.1).
6. Regeringen föreslår att riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om krav på förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar (avsnitt 8.5).
7. Regeringen föreslår att riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om genomförandet av en försöksverksamhet under högst tio år för persontrafik på det statliga järnvägsnätet i delar av Norrland (avsnitt 15.3.2).
8. Regeringen föreslår att riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om rätt att utföra och organisera persontransporter i form av chartertrafik och nattågstrafik på järnväg (avsnitt 15.3.3).
9. Regeringen föreslår att riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om statligt driftbidrag till icke-statliga flygplatser (avsnitt 16.2).

Följdmotioner

2005/06:T15 av Torsten Lindström och Sven Gunnar Persson (båda kd):

Riksdagen avslår proposition 2005/06:160 i den del som avser driftsbidraget till Stockholm–Västerås flygplats och Örebro flygplats.

2005/06:T16 av Sten Tolgfors (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om utgångspunkten för regeringens fördelning av driftsbidrag till icke-statliga flygplatser.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av regionala direktförbindelser med Köpenhamn och övriga Europa.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om optimering och samverkan mellan olika transportslag.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om konkurrensvillkoren för Örebro flygplats.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om konkurrensneutralitet vid statens bidragsgivning till flygplatser.

2005/06:T17 av Lennart Axelsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om driftsbidraget till Örebro flygplats.

2005/06:T18 av Håkan Larsson och Camilla Sköld Jansson (c, v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utformningen av statens stöd till kombiterminaler.

2005/06:T19 av Michael Hagberg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om samverkan mellan hamnföretagen på den svenska marknaden.

2005/06:T20 av Jörgen Johansson och Roger Tiefensee (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av ökade anslag för nybyggnation, upprustning och underhåll av transportnätet i Mälardalen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om stöd och utbyggnad av den järnvägskommunikation som "Uven" utgör.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om faktorer som bör belysas i kommande översyn av hamn- och sjöfartspolitik.

2005/06:T21 av Staffan Danielsson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att hålla en dörr öppen för driftsbidrag även till icke-statliga flygplatser med för regionen viktig flygtrafik till t.ex. Köpenhamn.

2005/06:T22 av Tobias Krantz (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förändringar i regler och lagar som gör det möjligt för färjetrafiken mellan Gränna och Visingsö att klassas som allmän färjeförbindelse och därmed kunna övergå från kommunalt till statligt huvudmannaskap inom ramen för ett system med bokningsrätt.

2005/06:T23 av Sylvia Lindgren (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en svensk definition av begreppet cabotage.

2005/06:T24 av Stefan Attefall och Maria Larsson (båda kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett långsiktigt program för investeringar i partnerskap mellan den offentliga och den privata sektorn för att tidigarelägga och effektivisera infrastrukturinvesteringar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillsätta en speciell delegation för infrastrukturinvesteringar med alternativa finansieringsformer.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att öka planeringsramen för investeringar i det nationella stamvägnätet mellan 2004 och 2015 i förhållande till riksdagens tidigare beslut.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ombyggnad och upprustning av väg 40, 26/47, 31 och 604.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall verka för att Banverket genomför en förstudie om Götalandsbanan.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att undersöka en PPP-lösning för finansiering av Götalandsbanan.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kombiterminalen i Gamlarp/Nässjö och en ny terminal i Torsvik/Jönköping bör ingå i Banverkets strategiska nät.

2005/06:T25 av Johan Pehrson (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bibehålla driftsstödet till Örebro flygplats, framför allt av tillväxtpolitiska skäl.

2005/06:T26 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om konkurrensneutralitet mellan transportslagen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förarbevis för fritidsbåtar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förarbevis för snöskotrar.
5. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag om att konkurrensutsätta flygledningstjänster i enlighet med vad som anförs i motionen.

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att kommunerna bör få ekonomisk kompensation till
följd av regeringens förslag om färdtjänst.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om flexibilitet vid prövning av ny teknik.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om regeringens rätt att genom förordningar fatta avgö-
rande trafikpolitiska beslut.

2005/06:T27 av Anders G Högmark (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om vikten av att ge flyget förutsättningar att skapa tillväxt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om flygets sociala betydelse, inte minst för att uppnå
målsättningen om en jämställd transportpolitik.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om betydelsen av att säkerställa en långsiktig överlev-
nad och utveckling av de regionala icke-statliga flygplatserna.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om behovet att avmonopolisera flygtrafiktjänsten i syfte
att ge varje enskild flygplats större frihet vid upphandlingen av
dessa tjänster.

2005/06:T28 av Martin Andreasson m.fl. (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen
anförs om den regionala persontågstrafiken i Mälardalsregionen.

2005/06:T29 av Lennart Fremling m.fl. (fp, kd, c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen
anförs om att Vägverket bör få regeringens uppdrag att senast under 2008
tillsammans med kommunerna genomföra en inventering av behovet av
infrastruktur för säker cykeltrafik.

2005/06:T30 av Lars Gustafsson m.fl. (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen
anförs om besiktning för ombyggda fordon, uppbyggda fordon samt inrät-
tande av ett ”hobbyfordonsråd”.

2005/06:T31 av Johnny Gylling m.fl. (kd, m, fp, c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om en utökad planeringsram för investeringar och drift
och underhåll i det nationella och regionala vägnätet 2004–2015.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om åtgärder för att främja de enskilda vägarna.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att Vägverket skall kunna ta över ansvaret för broar
på enskilda vägar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om utnyttjande av alternativa finansieringsformer för
infrastrukturinvesteringar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om åtgärder mot rattfylleri.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om tonnageskatt.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om isbrytningens finansiering.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om helikopterverksamheten.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om Gotlandstrafiken.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om vikten av att den svenska beskattningen av vägtrans-
porter inte får medföra konkurrensackdelar jämfört med övriga EU-
länder.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att stimulera teknikutvecklingen och alternativen till
fossila bränslen för att lägga grunden för hållbara transporter.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om höjd skrotningspremie för äldre bilar.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken, bl.a.
genom ökad konkurrens.
14. Riksdagen avslår regeringens förslag om genomförande av en för-
söksverksamhet under högst tio år för persontrafik på det statliga
järnvägsnätet i delar av Norrland, till förmån för en mer långtgå-
ende avreglering av järnvägstrafiken i hela landet.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att all interregional persontrafik på stomjärnvägarna
skall öppnas upp för konkurrens mellan alla intresserade tågoperatö-
rer.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att förutsättningarna för de mindre svenska flygplat-
sernas fortlevnad inte får äventyras.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att förberedelserna för att inrätta ett svenskt båtregis-
ter och i förlängningen en båtskatt skall avbrytas.

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall lägga fram förslag om ett system som säkerställer att flygbesättningar uppfyller uppställda krav på nykterhet och drogfrihet.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att processen att prioritera vissa hamnar i fråga om statligt finansierad infrastruktur behöver påskyndas.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att politiska åtgärder för ett jämställt transportsystem skall inriktas mot att kvinnor och män ges likvärdiga förutsättningar att efterfråga och få tillgång till transportmöjligheter.

2005/06:T32 av Birgitta Sellén (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att i samarbete med Östersjöländerna göra en satsning på att ta fram en typbogerare med goda isbrytningsegenskaper.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utbilda nya sjöbefäl med specialkompetens för bogserbåtar.

2005/06:T33 av Erling Bager m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förberedelserna för att inrätta ett svenskt båtregister skall avbrytas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa förarbevis för att framföra vissa fritidsbåtar.

2005/06:T34 av Sofia Larsen (c):

Riksdagen avslår prop 2005/2006:160 i den del som avser borttagandet av driftsbidraget till Örebro Flygplats.

Motion väckt med anledning av prop. 2004/05:56

2004/05:N11 av Åsa Torstensson m.fl. (c, m, fp, kd):

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att turismutveckling bör ingå som ett mål i infrastrukturpolitiken.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Rikstrafikens upphandlingar av kollektivtrafik får ett tydligt uppdrag att åstadkomma heltäckande kommunikationer i hela landet.

Motioner väckta med anledning av prop. 2005/06:172

2005/06: MJ46 av Lennart Fremling m.fl. (fp):

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ett nät av europeiska höghastighetståg.

2005/06: MJ47 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ett åtgärdsprogram för hållbara europeiska transporter bör utvecklas och genomföras.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003

2003/04: T274 av Agneta Ringman (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en färjeförbindelse till och från Öland.

2003/04: T451 av Agne Hansson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om färjetrafik mellan Öland och fastlandet.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004

2004/05: Sk342 av Åsa Torstensson (c):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att värdera bilen som den enskilt avgörande faktorn för att människor skall kunna bo och verka i hela landet.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av att tillsätta en utredning för en ny bil- och transportpolitik för Sverige.

2004/05: So397 av Erik Ullenhag m.fl. (fp):

7. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om hur taxifordon kan handikappanpassas till år 2010.

2004/05: T212 av Erik Ullenhag och Cecilia Wikström (båda fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder för att förbättra möjligheterna att tågpendla mellan Uppsala och Stockholm.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillåta att lönsamma tågsträckor såsom Uppsala–Stockholm utsätts för konkurrens från andra trafikföretag.

2004/05:T216 av Rolf Gunnarsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av bättre villkor för åkerinäringen.

2004/05:T222 av Rolf Gunnarsson (m):

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

2004/05:T230 av Barbro Feltzing (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utredning om att införa ett för Sverige heltäckande riksresekort.

2004/05:T232 av Birgitta Carlsson och Annika Qarlssoon (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta sommartiden också bli vintertid.

2004/05:T236 av Anita Sidén och Bertil Kjellberg (båda m):

Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om skattefinansiering av isbrytarservicen.

2004/05:T237 av Cecilia Wikström (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder från SJ för att förbättra de ekonomiska möjligheterna för skolklasser från Mälardalsregionen att företa studieresor till Stockholm.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att återinföra s.k. klassbiljett för tågresor i Mälardalsregionen.

2004/05:T239 av Sven Bergström (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att se över rutiner och regelverk för planeringsprocess och igångsättningstillstånd i samband med stora infrastrukturprojekt.

2004/05:T240 av Fredrik Olovsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en statlig hamnpolitik och en satsning på hamnen i Oxelösund.

2004/05:T241 av Hans Backman (fp):

Riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning om bilens betydelse.

2004/05:T245 av Claes Roxbergh m.fl. (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs om nationell strategi för transportforskningen.

2004/05:T249 av Claes Västerteg och Eskil Erlandsson (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en framtida långsiktig planeringsinriktning i Sverige och en samverkan med Danmark och Tyskland för höghastighetståg med sikte på Fehmarn bält-förbindelsen möjliggör att hela Europakorridoren från Stockholm via Köpenhamn till Hamburg kan bli en del i ett europeiskt höghastighetsnät.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Banverket inom ramen för sitt sektorsansvar bör följa utvecklingen i Europa och andra delar av världen med utbyggnad av tåg och banor för höga hastigheter.

2004/05:T252 av Yvonne Ångström (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utredning av möjligheterna att åter bedriva persontrafik på tvärbanan Storuman–Hällnäs.

2004/05:T254 av Nils Fredrik Aurelius och Chatrine Pålsson (m, kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om färjetrafik till och från Öland.

2004/05:T276 av Göran Norlander och Agneta Lundberg (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om timmerlastbilar med tung last.

2004/05:T281 av Ragnwi Marcelind (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att upphäva SJ AB:s monopol på sträckan Stockholm–Gävle.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att SJ:s avkastningskrav för trafiken på sträckan Stockholm–Gävle tills vidare skall anpassas.

2004/05:T292 av Peter Danielsson (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sjöfartens avgifter skall främja sjöfart i Sverige.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sjöfartens avgifter skall vara konkurrensneutrala i förhållande till andra transportslag.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sjöfartens avgifter inte skall användas för omfördelning, utan tydligt avspegla de faktiska kostnaderna.

2004/05:T296 av Stefan Hagfeldt m.fl. (m, fp, kd, c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om de höga lotsavgifterna.

2004/05:T297 av Annelie Enochson (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om farledsavgiften och dess betydelse för rättvisa och konkurrensneutralitet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kostnadsansvaret för isbrytningen bör ingå i statens generella regionalpolitiska åtagande.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige tillsammans med de övriga EU-länderna runt Östersjön borde utverka regionala EU-stöd för att hålla isarna borta från farlederna.

2004/05:T298 av Torsten Lindström (kd):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tågsträckan Uppsala–Sala–Västerås–Kolbäck–Eskilstuna–Norrköping
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Bergslagspendeln.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om huvudmanna- och utförarskap för tågtrafiken i Mälardalen.

2004/05:T307 av Lars Lindblad (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att omsätta SIKAs slutsatser i politisk handling.

2004/05:T315 av Kaj Nordquist (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att effektivisera tillsynen av färdtjänst och riksfärdtjänst.

2004/05:T321 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.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av gränsöverskridande samarbeten avseende infrastruktur.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att driva på för nord-sydliga satsningar inom EU.

2004/05:T330 av Catharina Bråkenhielm (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om färdtjänst- och parkeringstillstånd för funktionshindrade.

2004/05:T338 av Håkan Larsson (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Rikstrafiken bättre förutsättningar för att upphandla interregional trafik som inte är företagsekonomiskt lönsam.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att i samarbete med Norge medverka till att snabba tågförbindelser kan förverkligas på hela sträckan mellan Östersund och Trondheim.

2004/05:T339 av Birgitta Sellén m.fl. (c, m, fp, kd):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om finansieringen av ny infrastruktur.

2004/05:T341 av Agneta Ringman m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om färjeförbindelser mellan Öland och Gotland.

2004/05:T342 av Rolf Olsson (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda möjligheten till och vidta åtgärder för att förenkla medtagande av cykel på tåg.

2004/05:T347 av Ingegerd Saarinen m.fl. (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om samordnad forskning om och utveckling av alternativa drivmedel, mer miljöanpassade fordon samt renare konventionella drivmedel och bränslen.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om en översyn och samordning av stöd till miljöfordon.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att minska introduktionshinder för nya lösningar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att inrätta ett samarbetsforum kring nya drivmedel och miljöfordon.

2004/05:T349 av Karin Svensson Smith m.fl. (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ansvaret för Gotlandstrafiken bör flyttas över från Rikstrafiken till Vägverket.

2004/05:T359 av Karin Thorborg m.fl. (v):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att frivilligorganisationer, som arbetar för att de transportpolitiska målen skall nås, skall kunna söka verksamhetsbidrag.

2004/05:T360 av Owe Hellberg (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att högsta prioritet ges i kommande infrastrukturplanering för samordning och utbyggnad av infrastrukturen till och från våra kommunala hamnar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att villkoren för statliga investeringar och driftstöd i s.k. Ten-A-hamnar tydliggörs och att likvärdiga och förutsägbara villkor ska gälla.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Godstransportdelegationens tre utpekade geografiska områden med särskilt goda förutsättningar för godsflöden via hamnar ges en särställning i framtida infrastrukturplanering.

2004/05:T379 av Peter Pedersen och Karin Thorborg (båda v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ägardirektiven för SJ ändras i syfte att säkerställa en väl fungerande persontrafik, där de resandes behov prioriteras, t.ex. på sträckan Stockholm—Värmland.

2004/05:T388 av Agneta Lundberg och Susanne Eberstein (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om finansiering av infrastruktursatsningar.

2004/05:T392 av Susanne Eberstein och Göran Norlander (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om regelsystemet för kollektivt resande över länsgränser.

2004/05:T393 av Kerstin Lundgren (c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett ökat statligt ansvarstagande för viktiga broar för sjöfarten.

2004/05:T394 av Claes Västerteg m.fl. (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att stärka regionernas makt, för tillväxtens och välståndets skull.

2004/05:T396 av Gunnar Andrén (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om godstransportdelegationens förslag.

2004/05:T398 av Sven Bergström m.fl. (c):

23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att s.k. eco-driving bör vara ett obligatoriskt moment i körkortsutbildningen.

2004/05:T401 av Sylvia Lindgren (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kommunikationerna till och från Gotland.

2004/05:T402 av Sylvia Lindgren (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att se över handlingsprogrammet så att det stärker åkerinäringens situation och därmed dess konkurrensmässighet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att verka för CEMT.

2004/05:T410 av Michael Hagberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om miljövänlig och sammanhållen trafikpolitik för sjö- och järnvägs-transporter.

2004/05:T426 av Helena Bargholtz (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att prioritera en lösning av Gotlandstrafikens problem.

2004/05:T428 av Martin Andreasson (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av lagstiftning om under vilka former som kontroll av färdbevis kan göras i olika kollektivtrafikslag.

2004/05:T429 av Gabriel Romanus (fp):

Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag till lagstiftning som ger biljettkontrollanter i tunnelbana och annan kollektivtrafik samma befogenheter som kontrollanter vid järnvägen.

2004/05:T434 av Alf Eriksson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet att se över möjligheterna för tågpendeltrafik för lastbilar och godstrafik.

2004/05:T436 av Lennart Klockare och Birgitta Gidblom (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Norrland som utvecklingsområde för gränslöst resande och upphandlad tågtrafik.

2004/05:T440 av Roger Tiefensee (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lika villkor för godstrafiken på färja mellan Gotland och fastlandet.

2004/05:T444 av Jörgen Johansson (c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att slopa den godsrelaterade farledsavgiften för insjösjöfarten.

2004/05:T452 av Ulf Nilsson m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda de samhällsekonomiska fördelarna med nolltaxa respektive halverade avgifter på Öresundsbron.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda möjligheterna till skattefinansiering av Öresundsbron.

2004/05:T458 av Heli Berg (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten skall vara väghållare för samtliga anslutningsvägar fram till de hamnar som ingår i det transeuropeiska transportnätverket.

2004/05:T459 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en oberoende granskning av de nationella infrastrukturplanernas prioriteringsgrunder.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tillsättande av en delegation för infrastrukturinvesteringar med alternativa finansieringsformer.
4. Riksdagen begär att regeringen snarast återkommer till riksdagen med ett förslag till program för PPP-finansierade projekt.
5. 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.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fullfölja utbyggnaden av den nordiska transporttriangeln.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en infrastrukturpolitik för Östersjöregionen.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införande av trängselavgifter skall initieras av och finansieras av berörda kommuner eller regioner.
11. Riksdagen begär att regeringen vidtar författningsändringar som innebär att all interregional persontrafik på stomjärnvägarna blir föremål för upphandling.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en planeringsram för av staten finansierade investeringar i sjöfartens infrastruktur.

2004/05:T460 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en långsiktig planeringsram och statliga anslagsmedel för sjöfartens infrastruktur.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett handlingsprogram för kustsjöfarten.

2004/05:T461 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förbättra förutsättningarna för att positivt särbehandla användande av miljövänliga motorfordon.

2004/05:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att stärka den svenska åkerinäringens konkurrensmöjligheter.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade resurser för kontroller av tung trafik.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att påverka fler EU-länder att godkänna långa fordonsekipage.

2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om finansieringsprinciper för skyddsinsatser.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att trafikavgifterna i högre grad än hittills bör täcka drift- och underhållskostnaderna på järnvägsområdet.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om prissättning av stickspår.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om den förordning som reglerar SJ:s trafikrätter.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om stuveriverksamheten.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda kostnadsansvaret för isbrytarflottan.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om alternativa finansieringsformer.
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om avgiftsfinansiering av Öresundsbron.

2004/05:T468 av Erling Bager m.fl. (fp):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att återkomma till riksdagen med förslag till långsiktig finansieringsform för infrastrukturinvesteringar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om PPP (public private partnership) som alternativ finansieringsform.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trafik och miljö.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trafik och forskning.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utförsäljning av Vägverket Produktion.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om godstransporter.

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om avreglering av godstrafiken på järnväg.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om insjö- och kustsjöfarten.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om persontransporter.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en bilsocial utredning.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skyndsamt återkomma till riksdagen med en redovisning av vilka ytterligare insatser som krävs för att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig för funktionshindrade.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att konkurrensutsätta samtliga järnvägssträckor.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sjöfarten.
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs i övrigt om sjöfartens konkurrenssituation.
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillsammans med Finland och Estland söka stöd inom EU:s strukturprogram för isbrytarverksamhet.
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om konkurrensen i hamnarna.
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om prioriteringar av Sveriges hamnar inom ramen för ett övergripande nationellt perspektiv.

2004/05:T470 av Peter Jonsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fullfölja överenskommelsen om Vänersjöfarten.

2004/05:T479 av Agneta Lundberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om upphandling av trafik.

2004/05:T481 av Inger Lundberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en analys av hur staten skall kunna stimulera den interregionala tågtrafiken.

2004/05:T483 av Billy Gustafsson och Louise Malmström (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att överväga en översyn av gällande regler för farleds- och lotsavgifter.

2004/05:T488 av Catherine Persson (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av sjöfartens totala konkurrenssituation i förhållande till andra transportslag.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att regeringen tillsammans med övriga länder i Europa verkar för konkurrensneutrala regler för europeisk sjöfart.

2004/05:T492 av Åsa Lindestam (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om policy för studenters möjlighet att resa till en likvärdig kostnad.

2004/05:T494 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om statliga verk och samarbetet med ansvariga på den lokala nivån.

2004/05:T495 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda Vägverkets resurshantering och samverkan med andra myndigheter.

2004/05:T502 av Cinnika Beiming (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sjötrafikens företrädare före väg- och järnvägstrafiken samt ansvaret för broar över farleder som klassats som riksintresse för sjöfarten.

2004/05:T503 av Karin Svensson Smith m.fl. (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda frågan om hur Sjöfartsverket kan övergå till att bli ett anslagsfinansierat.

2004/05:T504 av Kenth Högström m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att stimulera länstrafikbolagen att möjliggöra arbetspendling över länsgränser till rimliga kostnader.

2004/05:T511 av Jarl Lander m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av konsekvenserna i glesbygd av ökade bilkostnader och avsaknad av kollektivtrafik.

2004/05:T512 av Jarl Lander (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utredning av en samordnad bilpolitik.

2004/05:T514 av Lars Tysklind och Åsa Torstensson (fp, c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att det är oacceptabelt med vägavgift enbart för norra Bohuslän.

2004/05:T518 av Billy Gustafsson och Louise Malmström (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att överväga att tillsätta en statlig förhandlingsman för att klarlägga Norrköpings hamns utvecklings- och finansieringsförutsättningar.

2004/05:MJ498 av Göran Hägglund m.fl. (kd):

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder på EU-nivå för att nå ett hållbart transportsystem.

2004/05:N242 av Lars Leijonborg m.fl. (fp):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att satsa på bra infrastruktur där den har störst tillväxteffekter.

2004/05:N307 av Peter Eriksson m.fl. (mp):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utvecklingen bör skyndas på i fråga om effektiva trafik- och transportlösningar.

2004/05:N399 av Lars Lindén m.fl. (kd):

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

2004/05:N400 av Maria Larsson m.fl. (kd):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade satsningar på infrastrukturen.

2004/05:N401 av Anita Brodén m.fl. (fp):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Göteborgs hamn som riksintresse.

2004/05:N414 av Runar Patriksson och Anita Brodén (båda fp):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om järnvägsstopp i Dalsland.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2005*2005/06:K284 av Lennart Fremling och Karin Svensson Smith (fp, –):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utredning om att samordna väglagen (1971:948) och lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.

2005/06:Sk343 av Karin Enström (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inte införa ett statligt fritidsbåtsregister.

2005/06:Sk415 av Claes Roxbergh m.fl. (mp, –):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att lagstiftning bör införas som ger kommuner rätt att ställa krav på transportplaner från verksamhetsutövare.

2005/06:U290 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att EU:s beslut om avreglering av europeiska järnvägar är ett steg i rätt riktning som snarast måste omsättas i praktisk handling i alla medlemsländer.

2005/06:So364 av Peter Eriksson m.fl. (mp, –):

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att det behövs en översyn av reglerna för riksfärdtjänst.

2005/06:So555 av Lars Ohly m.fl. (v):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tillsynsmyndighet för färdtjänsten.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en inledande paragraf i de två färdtjänstlagarna som garanterar kvaliteten i verksamheten.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förtydliga färdtjänstlagarna så att inte antalet färdtjänstresor begränsas och därmed ta bort de diskriminerande inslagen i färdtjänstlagarna.

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att vidta åtgärder mot den dubbla diskriminering som förekommer i samband med handläggningen av färdtjänstillstånden.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avgifterna för färdtjänst skall motsvara avgifter i allmänna kommunikationsmedel.

2005/06:So638 av Erik Ullenhag m.fl. (fp):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om handikappanpassning av taxifordon.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn vad gäller ansvarsfördelningen för ledsagare.

2005/06:Ub385 av Birgitta Carlsson m.fl. (c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten bör stimulera användandet av kalkstenskross som halkbekämpningsmedel i stället för vägsalt.

2005/06:T212 av Lennart Fremling m.fl. (fp, m, kd, c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att i praktiken genomföra de sedan länge beslutade trafikpolitiska principerna i stället för att se till att staten får en viss skatteintäkt från transportsektorn.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att ta bort monopolregler inom järnvägssektorn.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bättre långsiktighet och samordning mellan kollektivtrafiken med tåg och buss, som delvis finansieras av staten genom Rikstrafiken.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att framtidens fordonsbränslen skall vara miljövänliga och tillväxtskapande.

2005/06:T216 av Rolf Gunnarsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av satsningar på transporter och logistik.

2005/06:T219 av Hans Backman (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör tillsätta en utredning om bilens betydelse.

2005/06:T220 av Anna Grönlund Krantz (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillsätta en utredning för att se över om Rikstrafiken är rätt huvudman för att utföra upphandling av Norrlandstrafiken.

2005/06:T221 av Anna Grönlund Krantz (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta konkurrensutsätta samtliga tåglinjer i landet.

2005/06:T224 av Lars-Ivar Ericson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om stöd till enskilda vägnät.

2005/06:T228 av Nils Fredrik Aurelius (m):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av statsbidrag till enskilda vägar.

2005/06:T229 av Jan Ertsborn och Lennart Kollmats (båda fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om byggande av en bilfri cykelturistled utmed Hallandskusten.

2005/06:T230 av Bertil Kjellberg (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utförsäljning av Vägverket Produktions verksamhet.

2005/06:T232 av Liselott Hagberg och Axel Darvik (båda fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regelverket på sjön skall utformas så att vattenskotrar faller under samma lagstiftning som vanliga fritidsbåtar.

2005/06:T233 av Helena Bargholtz (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kommunikationerna med Gotland.

2005/06:T241 av Lennart Fremling (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av ett nationellt förbud mot tomgångskörning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade möjligheter att beivra överträdelser av förbudet mot tomgångskörning.

2005/06:T242 av Cecilia Wikström (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder från SJ för att förbättra de ekonomiska möjligheterna för skolklasser från Mälardalsregionen att företa studieresor till Stockholm.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att återinföra s.k. klassbiljett för tågresor i Mälardalsregionen.

2005/06:T248 av Hans Hoff (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet att se över möjligheterna för tågpendeltrafik för lastbilar och godstrafik.

2005/06:T250 av Ragnwi Marcelind (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att upphäva SJ AB:s monopol på sträckan Stockholm–Gävle.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att SJ:s avkastningskrav för trafiken på sträckan Stockholm–Gävle tills vidare skall anpassas.

2005/06:T251 av Erik Ullenhag och Cecilia Wikström (båda fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder för att förbättra möjligheterna att pendla med tåg mellan Uppsala och Stockholm.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillåta att lönsamma tågsträckor såsom Uppsala–Stockholm utsätts för konkurrens från andra trafikföretag.

2005/06:T256 av Hans Backman (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att SJ skall konkurrensutsättas på tågsträckan mellan Gävle och Uppsala/Stockholm.

2005/06:T257 av Bengt-Anders Johansson och Ulf Sjösten (båda m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att uppta överläggningar med företrädare för regeringarna i Danmark och Tyskland och delstatsregeringen i Schleswig-Holstein för att framföra vilka hastighets-, kapacitets- och standardbehov Sverige har vad gäller den fasta förbindelsen över Fehmarn bält.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en framtida långsiktig planeringsinriktning i Sverige och en samverkan med Danmark och Tyskland för höghastighetståg med sikte på att Fehmarn bält-förbindelsen möjliggör att hela Europakorridoren från Stockholm via Köpenhamn till Hamburg kan bli en del i ett europeiskt höghastighetsnät.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om prövning av olika former för finansiering av stora projekt i särskild ordning utifrån en svensk modell för alternativ finansiering av infrastrukturinvesteringar, exempel på projekt för en sådan modell med etappvisa utbyggnader är Europakorridoren med Götalandsbanan och Europabanan.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av att som hastighetsstandard för aktuella utbyggnader och utredningar av sträckor som ingår i Europakorridoren under planperioden 2004–2015 utgå från upp till 350 km/tim i syfte att möjliggöra att Ostlänken och Götalandsbanan kan ingå i en framtida långsiktig planeringsinriktning för höghastighetståg på de mest trafikerade delarna av det svenska järnvägsnätet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Banverket inom ramen för sitt ansvar för investeringsplaneringen på statens spåranläggningar och det pågående projektet ”Persontrafik i hastigheter över 200 km/tim” initierar en sammanhängande förstudie för Europabanan, dvs. sträckningen söderut från Stockholm via Jönköping (samma som Götalandsbanan) till Helsingborg.

2005/06:T262 av Lennart Fremling (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att införa ett samhällsekonomiskt synsätt på anslaget för trafikupphandlingen genom Rikstrafiken så att trafiken fördelas på ett optimalt sätt mellan olika trafikslag.

2005/06:T263 av Lennart Fremling (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en förändring av den organisatoriska strukturen av myndigheter och andra statliga organ inom hela transportområdet.

2005/06:T264 av Lennart Fremling (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att genomföra en ordentlig teknisk, ekonomisk och finansiell utredning om att knyta Sverige, och då i första hand Stockholm, Oslo, Göteborg och Jönköping till det europeiska nätet för höghastighetståg.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en mer omfattande avreglering av järnvägstrafiken både nationellt och inom EU.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att banavgifterna bättre bör medverka till att den enskilde kunden betalar den samhällsekonomiskt beräknade marginalkostnaden.

2005/06:T265 av Ragnwi Marcelind (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förbättra farleden till Gävle hamn.

2005/06:T268 av Else-Marie Lindgren (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att färdtjänstberättigad som har blivit beviljad två personliga assistenter eller ledsagare skall ha rätt att vid behov ta med båda dessa på färdtjänstresor utan extra avgift.

2005/06:T272 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att dubbelspår hela vägen till Nynäshamn kommer till stånd tidigare än planerat.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en djuphamn i Norvik.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av skyndsam handläggning av olika tillståndsprövningar i samband med Norviks hamn.

2005/06:T273 av Anna Grönlund Krantz (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tillsättandet av en bilsocial utredning.

2005/06:T275 av Sven Bergström och Birgitta Sellén (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att trygga isbrytningen längs Norrlandskusten.

2005/06:T276 av Rigmor Stenmark och Annika Qarlsson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta sommartiden också bli vintertid.

2005/06:T279 av Gunnar Andrén (fp):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av färjor drivna av Vägverket för den bofasta befolkningen på öarna i skärgården i Norrtälje och andra kommuner där fasta landsförbindelser saknas.

2005/06:T285 av Carina Hägg (s):

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

2005/06:T286 av Agneta Lundberg och Göran Norlander (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om det enskilda vägnätet.

2005/06:T288 av Eskil Erlandsson och Jan Andersson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att stödet för förbättringar och underhåll av det enskilda vägnätet kraftfullt måste förbättras.

2005/06:T290 av Eskil Erlandsson och Claes Västerteg (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att uppta överläggningar med företrädare för regeringarna i Danmark och Tyskland och delstatsregeringen i Schleswig-Holstein för att framföra vilka hastighets-, kapacitets- och standardbehov Sverige har vad gäller den fasta förbindelsen över Fehmarn bält.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en framtida långsiktig planeringsinriktning i Sverige och en samverkan med Danmark och Tyskland för höghastighetståg med sikte på att Fehmarn bält-förbindelsen möjliggör att hela Europakorridoren från Stockholm via Köpenhamn till Hamburg kan bli en del i ett europeiskt höghastighetsnät.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om prövning av olika former för finansiering av stora projekt i särskild ordning utifrån en svensk modell för alternativ finansiering av infrastrukturinvesteringar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av att som hastighetsstandard för aktuella utbyggnader och utredningar av sträckor som ingår i Europakorridoren under planperioden 2004–2015 utgå från upp till 350 km/tim i syfte att möjliggöra att Ostlänken och Götalandsbanan kan ingå i en framtida långsiktig planeringsinriktning för höghastighetståg på de mest trafikerade delarna av det svenska järnvägsnätet.

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att Banverket inom ramen för sitt ansvar för investeringsplaneringen på statens spåranläggningar och det pågående projektet om persontrafik i hastigheter över 200 km/tim initierar en sammanhängande förstudie för Europabanan dvs. sträckningen söderut från Stockholm via Jönköping (samma som Götalandsbanan) till Helsingborg.

2005/06:T292 av Tobias Krantz (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om förändringar i regler och lagar som gör det möjligt för färjetrafiken mellan Gränna och Visingsö att klassas som allmän färjeförbindelse och därmed kunna övergå från kommunalt till statligt huvudmannaskap.

2005/06:T294 av Gunnar Andrén (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om behovet av en samordnad hamnpolitik vad gäller de svenska Östersjöhamnarna från Gävle i norr till Oxelösund/Norrköping i söder.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om behovet av en kryssningsfartygspolitik som stimulerar fler kryssningsfartyg i Östersjön att besöka Stockholm.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om statens ansvar för att hjälpa till att samordna de kommunala och privata hamninvesteringarna i svenska Östersjöhamnar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om vägar och järnvägar till de svenska Östersjöhamnarna mellan Gävle i norr och Oxelösund/Norrköping i söder.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om behovet av en ny stor containerhamn vid Norvik i Nynäshamn.

2005/06:T296 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp, -):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att regeringen bör se över infrastruktursatsningarnas storlek och fördelning i relation till stöd av kollektivtrafik som medel för att åstadkomma ett jämställt samt långsiktigt hållbart samhälle.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att regeringen bör föreslå hur ett nytt uppdrag till SJ kan utformas för att SJ bättre skall kunna bidra till att de transportpolitiska målen kan nås.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att regeringen bör återkomma med en plan över hur statens bidrag till trafik skall omfördelas för att styra mot ökad jämställdhet inom transportsektorn.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att tillsätta en utredning att utreda regelsystemet för skatter och bidrag ur ett jämställdhetsperspektiv och föreslå vilka ändringar som behövs för att systemet skall bli jämställt och ekologiskt hållbart.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att regeringen bör ge i uppdrag åt Vägverket att se över de kriterier som används vid utformning av vägar så att dessa görs mer tillgängliga för alla trafikanter. En viktig del i detta är att utveckla en nationell strategi för hur möjligheterna att använda cykel på det allmänna vägnätet skall underlättas.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att regeringen låter utforma och föreslå en hierarki som klart och tydligt anger vilka transportmedel som bör prioriteras för att det övergripande transportpolitiska målet skall kunna nås.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att regeringen bör låta relevant myndighet vidareutveckla de samhällsekonomiska metoderna och kalkylvärdena i transportsektorn så att de bättre speglar kvinnors värderingar och behov, och föreslå nya värden.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att regeringen bör uppmana transportsektorn att uppfylla högt ställda jämställdhetsmål innan 2008 och att återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning som kan tillämpas för att nå målet om sektorn inte själv klarar att nå målet.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att regeringen bör utarbeta och presentera förslag till utformning av en jämställdhetsklausul för statlig upphandling inom transportsektorn.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att regeringen skall utarbeta ett förslag till att remissinstanser inom transportsektorn i sina remissvar redovisar könsrepresentationen i ledningen för att synliggöra balansen inom den egna organisationen och sektorn som helhet.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att regeringen bör se över hur forskningsanslagen inom transportsektorn används ur ett jämställdhetsperspektiv och föreslå ändringar. Fakta angående fördelning till fordonsutveckling i förhållande till övrig transportforskning bör redovisas.

2005/06:T297 av Åsa Domeij och Helena Hillar Rosenqvist (båda mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör göra en översyn i syfte att förbättra möjligheterna för gång- och cykeltrafikanter att använda vägnätet på landsbygden.

2005/06:T299 av Kenneth Lantz (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att initiera en sammanhängande förstudie för Europabanan, sträckningen söderut från Stockholm via Jönköping till Helsingborg.

2005/06:T306 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.

2005/06:T309 av Kjell-Erik Karlsson m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket skall få i uppdrag att genomföra tester och teknikutveckling av ett urval vanliga bilmodeller som är konverterade till etanoldrift.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket skall få i uppdrag att tillsammans med försäkringsbolag m.fl. föreslå åtgärder för att få till stånd fungerande system med certifierad konverteringsteknik, försäkringar etc.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Naturvårdsverket och Vägverket skall få i uppdrag att utreda den samlade samhällsekonomiska nyttan av etanolkonvertering av fossildrivna vägfordon.
4. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag om hur Sverige skall verka inom EU för konvertering av de europeiska vägfordonen.

2005/06:T310 av Karin Thorborg m.fl. (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ett beslut om slussutbyggnad i Södertälje snarast kommer till stånd utifrån både miljömässiga och transportmässiga aspekter.

2005/06:T312 av Bertil Kjellberg (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en konkurrensutsättning av Vägverkets färjeverksamhet samt utförsäljning av Vägverkets färjerederi.

2005/06:T313 av Tomas Högström och Catharina Elmsäter-Svärd (båda m):

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

2005/06:T319 av Annika Qarlsson och Rigmor Stenmark (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en bilsocial utredning bör tillsättas.

2005/06:T320 av Kenneth Johansson och Jörgen Johansson (båda c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ta bort monopolregler inom järnvägssektorn.

2005/06:T322 av Karin Svensson Smith m.fl. (–, mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ansvaret för Gotlandstrafiken bör överföras från Rikstrafiken till Vägverket.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att garantera en långsiktigt hållbar färjetrafik mellan Gotland och fastlandet som har minst samma standard som den som har utvecklats till i dag.

2005/06:T324 av Heli Berg (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten skall vara väghållare för samtliga anslutningsvägar fram till landets TEN-hamnar.

2005/06:T329 av Karin Thorborg m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kvinnors behov, framför allt när det gäller bättre kollektivtrafik, i högre grad än hittills uppmärksammas och blir styrande vid all planering och utformning av transportsystemet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en transporthierarki införs som rangordnar de olika transportmedlen efter deras förmåga att leda till det övergripande målet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att remissvar från organisationer som inte har en rimlig fördelning av kvinnor och män i sin ledning inte tillmäts samma vikt som synpunkter från jämställda organisationer.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att om transportsektorn inte själv förmår att få en likvärdig representation så bör lagstiftning övervägas.

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att nya kalkylmodeller som speglar både mäns och
kvinnors värderingar måste tas fram och användas.

2005/06:T330 av Karin Thorborg m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motio-
nen anförs om att utbyggnaden av cykelbanor och sammanhäng-
ande cykelbanenät skall prioriteras, bl.a. genom att planer för
utbyggnad av cykelvägnätet upprättas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motio-
nen anförs om att Vägverket skall omprioritera inom sin budget så
att cykelvägnätet och cykelinfrastrukturen kan byggas ut och för
bättras i alla nödvändiga delar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motio-
nen anförs om att Vägverket skall stödja näringslivet att engagera
sig i utvecklingen av cyklandet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motio-
nen anförs om att åtgärder skall vidtas så det blir lättare att kombi-
nera cykel- och kollektivtrafik.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motio-
nen anförs om att skolor och kommuner skall verka för att barns
och ungdomars cyklande utvecklas och sker på ett säkert sätt.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motio-
nen anförs om att trafiklagstiftningen skall ses över utifrån cyklis-
ternas säkerhet och behov.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motio-
nen anförs om att Vägverket tillsammans med berörda turistorgani-
sationer tar fram en handlingsplan för att öka turism- och
fritidscyklandet i landet.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motio-
nen anförs om att den verkar för att en certifiering av cykelhjälm
sker på motsvarande sätt som för mc-hjälm.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att Folkhäl-
soinstitutet, Vägverket och Naturvårdsverket bör få ett gemensamt
uppdrag att genomföra en nationell cykelkampanj.

2005/06:T331 av Peter Danielsson (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motio-
nen anförs om att sträva efter att Europakorridoren från Stockholm
till Hamburg via Helsingborg–Helsingör blir en del i ett europeiskt
höghastighetsnät.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motio-
nen anförs om finansiering av stora infrastruktursatsningar.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av att aktuella utbyggnader och utredningar av sträckor som ingår i Europakorridoren under planperioden 2004–2015 utgår från en hastighetsstandard på 350 km/tim.

2005/06:T332 av Peter Danielsson m.fl. (m):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Femer Bælt-förbindelsens betydelse för Sverige.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Skånes hamnar.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av att aktuella utbyggnader och utredningar av sträckor som ingår i Europakorridoren under planperioden 2004–2015 utgår från en hastighetsstandard på 350 km/tim.

2005/06:T337 av Karin Thorborg m.fl. (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall snabbutreda frågan om att Gotlandstrafiken överförs till Vägverket.

2005/06:T339 av Lars Tysklind m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utsträcka de nyligen genomförda förändringarna av miljöbalken till att även omfatta järnvägsprojekt så att tidsutdräkten för planprocesser minskas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inför upprättande av Framtidsplaner och andra styrande dokument ge Banverket uppdraget att särskilt belysa nyttan av sammanhängande genomförande av järnvägsbyggnadsåtgärder utefter längre stråk och effekterna av olika handlingsalternativ på operatörernas möjligheter att bedriva lönsam trafik.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att särskilt undersöka nyttan för de stora trafikoperatörerna för godstrafik av olika investeringsalternativ.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bemyndiga Banverket att vid behov ur anslaget för delfinansiering från staten i anslutningsspår till kombiterminaler och industriområden anslå medel för att helt bekosta hållningen av passiva spår som bedöms ha strategiskt intresse för små godskunder.

2005/06:T344 av Jörgen Johansson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skyndsamt bygga ut slussen i Södertälje.

2005/06:T346 av Jörgen Johansson (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av infrastruktursatsningar som skapar ett miljömässigt och ekonomiskt långsiktigt hållbart transportsystem.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avvisa allt statligt engagemang i byggnationen av Norviks hamn med tillhörande infrastruktursatsningar.

2005/06:T348 av Ragnwi Marcelind (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge Banverket och SJ riktlinjer för att möjliggöra kombinationen cykel och tåg.

2005/06:T356 av Michael Hagberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om hållbar och sammanhållen transportpolitik för väg-, sjö- och järnvägstransporter.

2005/06:T357 av Louise Malmström och Billy Gustafsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att se över hur man skulle kunna förändra det statliga bidragssystemet till landets vägföreningar för att på så sätt uppmuntra kommunerna att skapa lika villkor för boende i jämförbara områden.

2005/06:T359 av Billy Gustafsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av att överväga någon form av mer enhetliga och gemensamma regler för färdtjänsten.

2005/06:T364 av Yvonne Ångström (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att se över möjligheten att stödja färjetrafiken över Kvarken mellan Umeå och Vasa.

2005/06:T370 av Barbro Feltzing (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utredning om att införa ett för Sverige heltäckande riksresekort.

2005/06:T372 av Birgitta Sellén och Birgitta Carlsson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att det bör finnas likvärdiga villkor i landet för hur färdtjänsten skall fungera för synskadade.

2005/06:T373 av Birgitta Carlsson och Lars-Ivar Ericson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att harmonisera reglerna för färdtjänst i hela landet.

2005/06:T374 av Håkan Larsson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utarbeta en strategi för att ersätta vägsalt med alternativa, mer miljövänliga halkbekämpningsmedel.

2005/06:T379 av Jörgen Johansson (c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om statens möjlighet att skapa referensobjekt för framtidens kollektivtrafik.

2005/06:T393 av Holger Gustafsson (kd):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om stöd till enskilda vägar.

2005/06:T395 av Ewa Björling (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Rikstrafiken utarbetar långsiktiga regler för Gotlandstrafiken som gagnar Gotlands framtida utveckling.

2005/06:T397 av Agne Hansson och Staffan Danielsson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om villkoren för godstrafiken på färja mellan Gotland och fastlandet.

2005/06:T398 av Staffan Danielsson och Agne Hansson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om långsiktiga principer för Gotlandstrafiken.

2005/06:T403 av Ulf Nilsson m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda de samhällsekonomiska fördelarna med nolltaxa respektive halverade avgifter på Öresundsbron.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda möjligheterna till skattefinansiering av Öresundsbron.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lägre priser på studenternas tågresor.

2005/06:T404 av Jeppe Johnsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sydöstra Sverige bör utpekas som den fjärde transportnoden.

2005/06:T406 av Anders Larsson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ändra underlaget för beräkning av särskild ersättning till underhåll av grusvägar så att även delar av län kan få detta stöd.

2005/06:T412 av Christer Nylander m.fl. (fp):

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

2005/06:T423 av Maria Larsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda ett "rikskupongsystem" för kollektivtrafikanvändning.

2005/06:T424 av Krister Örnffjäder m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om ombyggnad av bensindrivna bilar för alternativa drivmedel.

2005/06:T426 av Gunnar Andrén och Erling Bager (båda fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Godstransportdelegationens förslag.

2005/06:T433 av Anders Larsson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utnyttja alternativa investeringslösningar när samhällets resurser begränsas av redovisningstekniska konventioner.

2005/06:T435 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, kd, c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av nödvändiga resurser för att upprätthålla en rimlig standard på de enskilda vägarna.

2005/06:T437 av Rigmor Stenmark (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av vägnätet i Uppsala län i syfte att enskilda vägar i större omfattning ändras till allmänna vägar.

2005/06:T440 av Agne Hansson och Viviann Gerdin (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett ändrat förfaringsätt vid infrastrukturplaneringen i landet.

2005/06:T443 av Birgitta Sellén m.fl. (c, m, fp, kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en lösning av vem som skall vara huvudman för persontrafiken längs Botniabanan.

2005/06:T444 av Peter Pedersen m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att pröva förutsättningarna för att avbryta avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av gods- och persontrafiken på järnväg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att kraftigt reducera statens avkastningskrav på SJ och genom förändrade ägardirektiv i stället lyfta fram de transportpolitiska målen och målet om samhällsekonomisk effektivitet som styrmedel för järnvägstrafiken.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att SJ skall ha fortsatt ensamrätt till stomlinjerna, men också en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att konkurrensutsättningen av interregional persontrafik bör ersättas av ett statligt ansvar för hela den interregionala och regionala persontrafiken på järnväg.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att överföra ansvaret för tågstationsbyggnaderna från Jernhusen AB till Banverket.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i övrigt anförs i motionen rörande olika åtgärder för att gynna ett ökat kollektivt resande på järnväg, t.ex. en fortsatt satsning på att bygga bort flaskhalsar, tillskapande av dubbelspår, satsning på en högre driftsäkerhet, ett bättre förebyggande underhåll samt åtgärder för att underlätta gränsöverskridande järnvägstransporter.

2005/06:T446 av Gunilla Wahlén m.fl. (v):

Riksdagen begär att regeringen skall återkomma med en plan om hur en digital funktion skapas under statens ansvar, med ett samordnat system för information, försäljning och distribution av alla trafikslag i hela landet.

2005/06:T447 av Owe Hellberg (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att högsta prioritet ges i kommande infrastrukturplanering för samordning och utbyggnad av infrastrukturen till och från våra kommunala hamnar.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att villkoren för statliga investeringar och driftstöd i s.k. TEN-A-bättre hamnar tydliggörs och att hamnar som t.ex. Gävle hamn ges rättvisa villkor.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Godstransportdelegationens tre utpekade geografiska områden med särskilt goda förutsättningar för godsflöden via hamnar ges en särställning i framtida infrastrukturplanering.

2005/06:T449 av Rossana Dinamarca och Kalle Larsson (båda v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att klassindelningen på tåg bör avskaffas.

2005/06:T459 av Kenneth Lantz (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om säkra och stabila villkor för den fortsatta färjetrafiken Helsingborg–Helsingör.

2005/06:T462 av Anders Karlsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa ett båtregister.

2005/06:T464 av Berndt Sköldestig m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lånefinansiering av viktiga infrastruktursatsningar.

2005/06:T472 av Fredrik Olovsson och Reynoldh Furustrand (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av långsiktigt hållbart avtal mellan regionen och Rikstrafiken.

2005/06:T474 av Lennart Axelsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om vikten av ett framtida fortsatt stöd till bevarande och utveckling av goda transportmöjligheter i Bergslagsregionen.

2005/06:T477 av Margareta Andersson och Agne Hansson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att stödet för det enskilda vägnätet kraftfullt måste förbättras.

2005/06:T478 av Annelie Enochson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om munskydd för hundar på allmänna kommunikationer.

2005/06:T479 av Annelie Enochson (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om farledsavgiften och dess betydelse för rättvisa och konkurrensneutralitet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att kostnadsansvaret för isbrytningen bör ingå i statens generella regionalpolitiska åtagande.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att Sverige tillsammans med de övriga EU-länderna runt Östersjön borde utverka regionala EU-stöd för att hålla isarna borta från farlederna.

2005/06:T482 av Alf Eriksson och Arne Kjörnsberg (båda s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att införa en snabbtågsförbindelse mellan Halmstad och Stockholm via Varberg och Borås.

2005/06:T486 av Göte Wahlström m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om huvudmannaskapet för färjetrafiken mellan Gränna och Visingsö.

2005/06:T488 av Carina Hägg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om Europakorridoren, en fast förbindelse över Fehmarn Bält samt att regeringen förutsättningslöst låter utreda hur stora infrastrukturprojekt skall finansieras.

2005/06:T490 av Torsten Lindström (kd):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om tågsträckan Uppsala–Sala–Västerås–Kolbäck–Eskilstuna–Norrköping.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om Bergslagspendeln.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om huvudmanna- och utförarskap för tågtrafiken i Mälardalen.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om Mälarsjöfarten och slussen i Södertälje.

2005/06:T494 av Hillevi Larsson och Britt-Marie Lindkvist (båda s):

1. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag till riksdagen om att införa ett båtregister.

2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om infrastrukturens betydelse för att skapa välstånd och
tillväxt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att samhället har ett grundläggande ansvar för
infrastrukturen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att konkurrensneutralitet bör råda mellan trafikslagen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om uppdelning av myndighetsutövning och affärsverk-
samhet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om vikten av att största möjliga samhällsnytta uppnås
för insatta offentliga medel.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att kollektivtrafiken kan utvecklas genom ökad
konkurrens.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att Rikstrafiken bör få verka under långsiktiga och
stabila spelregler.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om Gotlandstrafiken.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om satsningar på infrastrukturen i storstadsregionerna.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att öka konkurrensen på spårbunden trafik.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att resurserna till järnvägsinfrastrukturen används
mer effektivt.
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om alternativa finansieringsformer.

2005/06:T498 av Karin Pilsäter och Mia Franzén (båda fp):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om färjan mellan Slagsta och Ekerö.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om en utbyggnad av Norviks hamn för att Nynäshamn
skall kunna bli Stockholmsregionens port mot Östersjön, Baltikum,
Polen och Gotland.

2005/06:T499 av Anders Larsson (c):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om förbättrad persontrafik mellan Karlstad och Borlänge.

2005/06:T506 av Åsa Torstensson och Lars Tysklind (c, fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om orimligheten i Vägverkets uppdrag att överväga vägavgifter enbart för norra Bohuslän upp till norska gränsen.

2005/06:T508 av Johan Pehrson (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förbättra pendlingsmöjligheterna mellan Örebro och Stockholm.

2005/06:T511 av Birgitta Ahlqvist och Lennart Klockare (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Luleå hamn som s.k. strategisk hamn.

2005/06:T515 av Per-Olof Svensson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att stimulera länsstrafikbolagen att möjliggöra arbetspendling över länsgränser till rimliga kostnader.

2005/06:T517 av Kerstin Lundgren (c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett ökat statligt ansvarstagande för viktiga broar för sjöfarten.

2005/06:T521 av Staffan Danielsson och Roger Tiefensee (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ansluta det svenska järnvägsnätet till det europeiska höghastighetsnätet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att de stora svenska järnvägslinjerna byggs för en hastighetsstandard på upp mot 350 km/tim.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ta aktiv del i den tekniska utformningen av järnvägsförbindelsen över Femer Baelt mellan Danmark och Tyskland.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att genomföra en OPS-lösning av några stora aktuella järnvägsprojekt.

2005/06:T526 av Fredrik Olovsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av en principöverenskommelse om storregional tågtrafik i Mälardalen.

2005/06:T528 av Göran Magnusson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av större slusskapacitet i Södertälje.

2005/06:T529 av Pia Nilsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av långsiktigt hållbart avtal mellan regionen och Rikstrafiken.

2005/06:T532 av Margareta Israelsson m.fl. (s):

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

2005/06:T533 av Christin Hagberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om genomförandet av Europakorridoren.

2005/06:T541 av Lars Wegendal (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om rabatterade resor för alla vuxenstuderande.

2005/06:T542 av Kurt Kvarnström och Anneli Särnblad (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa ett båtregister.

2005/06:T548 av Ulrik Lindgren m.fl. (kd):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjligheter till en utvecklad vänerhamn i Kristinehamn.

2005/06:T549 av Tasso Stafilidis (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en framtida långsiktig planeringsinriktning i Sverige och en samverkan med Danmark och Tyskland för höghastighetståg med sikte på att Fehmarn Belt-förbindelsen möjliggör att hela Europakorridoren från Stockholm via Köpenhamn till Hamburg kan bli en del i ett europeiskt höghastighetsnät.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om prövning av olika former för finansiering av stora projekt i särskild ordning utifrån en svensk modell för alternativ finansiering av infrastrukturinvesteringar.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att uppta överläggningar med företrädare för regeringarna i Danmark och Tyskland och delstatsregeringen i Schleswig-Holstein för att framföra vilka hastighets-, kapacitets- och standardbehov Sverige har vad gäller den fasta förbindelsen över Fehmarn Belt.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av att som hastighetsstandard för aktuella utbyggnader och utredningar av sträckor som ingår i Europakorridoren under planperioden 2004–2015 utgå från upp till 350 km/tim i syfte att möjliggöra att Ostlänken och Götalandsbanan kan ingå i en framtida långsiktig planeringsinriktning för höghastighetståg på de mest trafikerade delarna av det svenska järnvägsnätet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Banverket inom ramen för sitt ansvar för investeringsplaneringen på statens spåranläggningar och det pågående projektet om ”persontrafik i hastigheter över 200 km/tim” initierar en sammanhängande förstudie för Europabanan, dvs. sträckningen söderut från Stockholm via Jönköping (samma som Götalandsbanan) till Helsingborg.

2005/06:T557 av Christer Engelhardt och Lilian Virgin (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bevarad kvalitet i färjetrafiken till och från Gotland.

2005/06:T558 av Peter Pedersen m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att stat, kommuner och landsting skall återta kontrollen över kollektivtrafiken, eftersom den utgör en grundläggande samhällsservice som måste fungera utifrån en helhetssyn.
2. Riksdagen begär att regeringen låter utreda hur länstrafikhuvudmän och kommuner som bedriver lokal och regional kollektivtrafik kan ges ökad möjlighet till långsiktig planering, utveckling och modernisering och vilken del staten kan ha i detta.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att anta en transporthierarki som klart och tydligt anger vilka transportslag som skall prioriteras för att det övergripande transportpolitiska målet skall nås.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att öka samordningen av det samhällsbetalda trafikutbudet för att förbättra kollektivtrafiken i gles- och landsbygd.
6. Riksdagen begär att regeringen låter utreda hur handikappanpassningen av kollektivtrafiken skall genomföras för att säkerställa att det av riksdagen beslutade målet om att transportsystemet skall vara tillgängligt för funktionshindrade till år 2010 kan uppnås.

7. Riksdagen begär att regeringen låter utreda hur miljöanpassningen av kollektivtrafiken skall genomföras, bl.a. omställning till förnybar drift, åtgärder mot buller och fysiskt intrång som skadar natur- och kulturvärden.
8. Riksdagen begär att regeringen låter utreda hur fullskaliga försök med avgiftsfri kollektivtrafik i storstad och ett glesbygdslän skall genomföras samt att forskarstöd kopplas till försöken.

2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motioken anförts om tidigareläggning av investeringar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motioken anförts om att återkomma till riksdagen med förslag till långsiktig finansieringsform för infrastrukturinvesteringar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motioken anförts om PPP (public and private partnership) som alternativ finansieringsform.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motioken anförts om trafik och miljö.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motioken anförts om trafik och forskning.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motioken anförts om konkurrenssituationen inom EU.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motioken anförts om utförsäljning av Vägverket Produktion.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motioken anförts om avreglering av Bilprovningen samt Vägverkets förarprovning.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motioken anförts om godstransporter.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motioken anförts om avreglering av godstrafiken på järnväg.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motioken anförts om insjö- och kustsjöfarten.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motioken anförts om persontransporter.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motioken anförts om en bilsocial utredning.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motioken anförts om tjälsäkring, bärkraftssäkring och upprustning av vägnätet.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motioken anförts om nyinvesteringar i vägar.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motioken anförts om att bygga bort flaskhalsar i våra storstadsregioner.

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om den s.k. nordiska triangeln mellan Köpenhamn,
Oslo, Stockholm och Helsingfors.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om de enskilda vägarna.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att skyndsamt återkomma till riksdagen med en
redovisning av vilka ytterligare insatser som krävs för att göra kol-
lektivtrafiken mer tillgänglig för funktionshindrade.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att konkurrensutsätta samtliga järnvägssträckor.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om förändringar i miljöbalken avseende mindre utbygg-
nader av järnväg.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om Rikstrafiken.
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om Gotlandstrafiken.
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om sjöfarten.
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs i övrigt om sjöfartens konkurrenssituation.
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att tillsammans med Finland och Estland söka stöd
inom EU:s strukturprogram för isbrytarverksamhet.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om konkurrensen i hamnarna.
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om prioriteringar av Sveriges hamnar inom ramen för
ett övergripande nationellt perspektiv.

2005/06:T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om behovet av att bygga ut vägarna.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att konkurrensutsätta fordonskontroller.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att avreglera kollektivtrafiken på regional och lokal
nivå.

2005/06:T561 av Jan-Evert Rådström m.fl. (m, fp, kd, c):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om möjligheterna till infrastruktursatsningar via alterna-
tiva finansieringar, s.k. PPP-lösningar.

2005/06:T562 av Karin Svensson Smith m.fl. (–, mp):

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att ge Statens institut för kommunikationsanalys i uppdrag att analysera och föreslå förändrad värdering av trafiksäkerhet – beräknad tidsvinst på grund av väginvestering ställt i relation till tidsförlust i samband med dödsfall i trafiken.

2005/06:T563 av Ann-Kristine Johansson m.fl. (s):

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

2005/06:T564 av Tommy Ternemar m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att vidta åtgärder så att järnvägstrafiken på sträckan Oslo–Stockholm kan återupprättas och utvecklas till gagn för regionerna och samarbetet över riksgränsen.

2005/06:T565 av Tommy Ternemar m.fl. (s):

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

2005/06:T566 av Tommy Ternemar m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att se över möjligheterna till bättre samverkan mellan aktörerna för kollektivtrafiken för att förbättra trafikförhållandena i syfte att öka turistnäringen.

2005/06:T568 av Olle Sandahl (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att uppta överläggningar med företrädare för regeringarna i Danmark och Tyskland och delstatsregeringen i Schleswig-Holstein för att i processen för fast förbindelse över Fehmarn bält framföra Sveriges intressen.

2005/06:T573 av Lars U Granberg och Lennart Klockare (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om någon form av utjämning mellan olika kommuner och regioner.

2005/06:T575 av Christer Skoog m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av obligatoriskt båtregister.

2005/06:T576 av Inger Lundberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om inventering av förutsättningarna att försörja vissa befintliga företag och industriområden med stickspår för järnväg.

2005/06:T578 av Agneta Lundberg m.fl. (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att man vid prioritering mellan olika infrastrukturobjekt tar hänsyn till såväl regionalpolitiska som sociala skäl, vid sidan av de samhällsekonomiska kalkylmodeller som nu används.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att se över konkurrenslagstiftningen så att den inte utgör ett hinder för en effektiv regionalpolitik.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av bra vägar för att den växande turistnäringen skall kunna fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring i skogslänen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ta större hänsyn till de tunga transporterna vid fördelning av väganlag både till drift och investeringar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av utökade insatser för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen med målet att alla landets statliga vägar skall kunna hållas öppna året om.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om standarden på det nationella stamvägnätet i skogslänen.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar ge godstrafiken en betydligt högre prioritet.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att utveckla ett bra nät av kombiterminaler.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder från samhällets sida för att upprätthålla en fungerande godstrafik på järnväg i hela landet.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den som får rätt att bedriva tågtrafik på en sträcka också åläggs att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten och regionerna gemensamt bör utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen.

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tågtrafiken samlas till ett trafiksystem där all interregional och regional tågtrafik ingår och integreras med den regionala och interregionala busstrafiken.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten måste ta ansvar för att hitta ett system som innebär att trafiken kan upprätthållas på olönsamma linjer som är viktiga ur regionalpolitisk synpunkt.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om samordning av de olika trafikslagen.

2005/06:T579 av Agneta Lundberg och Hans Stenberg (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skärpta straff för den som kör med överlast.

2005/06:T580 av Agneta Lundberg och Kerstin Kristiansson Karlstedt (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av ett statligt båtregister.

2005/06:T582 av Göran Norlander och Kerstin Kristiansson Karlstedt (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om system för att bättre samordna resor.

2005/06:T584 av Kristina Zakrisson och Lennart Klockare (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Rikstrafikens ansvar vid upphandling.

2005/06:T596 av Kenneth Lantz (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av översyn av farledsavgifterna i norra Öresund.

2005/06:T597 av Eva Arvidsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utveckling av Norviks hamn och dubbelspår till Nynäshamn.

2005/06:T598 av Christer Erlandsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett svenskt båtregister.

2005/06:T607 av Kerstin Kristiansson Karlstedt m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om prioriterade hamnar längs Norrlandskusten.

2005/06:T608 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fullfölja utbyggnaden av den nordiska transporttriangeln.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall ta initiativ till en infrastrukturpolitik för Östersjöregionen.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tillsättande av en delegation för infrastrukturinvesteringar med alternativa finansieringsformer.
6. Riksdagen begär att regeringen snarast återkommer med ett förslag till program för PPP-finansierade projekt.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en omfattande reformering av trafikhuvudmannaskapet.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att all interregional persontrafik på stomjärnvägarna blir föremål för upphandling.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en planeringsram för av staten finansierade investeringar i sjöfartens infrastruktur.

2005/06:T609 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall uppmana Vägverket att fullfölja cykelstrategin i full omfattning och enligt planerna.

2005/06:T610 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att stärka den svenska åkerinäringens konkurrensmöjligheter.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör verka för att svavelfri diesel snarast blir standard inom EU.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade resurser för kontroller av tung trafik.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att påverka fler EU-länder att godkänna långa fordonsekipage.

2005/06:T611 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en långsiktig planeringsram och statliga anslagsmedel för sjöfartens infrastruktur.

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett handlingsprogram för kustsjöfarten.

2005/06:T612 av Claes Roxbergh m.fl. (mp, fp, kd, c, –):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att Vägverkets cykelstrategi skyndsamt bör genomföras.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att Vägverket bör ges i uppdrag att garantera cyklisternas framkomlighet och säkerhet på det statliga vägnätet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att Vägverket bör få i uppdrag att se över trafiklagstiftningen i syfte att öka cyklisters säkerhet och framkomlighet.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att Banverket bör ges i uppdrag att se över möjligheterna att kräva av tågforetag inom det svenska järnvägssystemet att cykel skall få medtagas på samtliga turer.

2005/06:T615 av Peter Pedersen (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att på olika sätt underlätta att spårtrafik kan återupptas på tidigare trafikerade linjer.

2005/06:MJ350 av Anita Brodén m.fl. (fp):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Västsverige som centrum för utveckling och testning av miljömässigt uthålliga system för nästa generations fordonspark och kommunikationssystem.

2005/06:MJ352 av Viviann Gerdin och Håkan Larsson (båda c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fastställa en minimistandard för vägarnas framkomlighet.

2005/06:N243 av Anita Brodén och Runar Patriksson (båda fp):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om järnvägsstopp i Dalsland.

2005/06:N304 av Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall avsätta de pengar som krävs för att gällande förordning avseende drift och för underhåll av enskilda vägar ska följas.

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillsätta en utredning för att se över om Rikstrafiken är rätt huvudman för att utföra upphandling av Norrlandstrafiken.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta konkurrensutsätta samtliga tåglinjer i landet.

2005/06:N305 av Gunnar Andrén m.fl. (fp):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ansvaret för kostnaderna för Mäljarbron i Södertälje skall bli föremål för prövning i avsikt att föra över kostnadsansvaret från Södertälje kommun till sjöfarten via Sjöfartsverket.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att satsa på bra infrastruktur där det har störst tillväxteffekt.

2005/06:N309 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m):

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

2005/06:N380 av Carl-Erik Skårman och Cecilia Widegren (båda m):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om enskilda vägar.

2005/06:N381 av Rosita Runegrund och Lars Gustafsson (båda kd):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Vägverkets och Glesbygdsverkets samlade ansvar för att utarbeta förslag om enhetliga regler för färjetrafiken.

2005/06:N383 av Yvonne Ångström m.fl. (fp):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tjälsäkring av vägnätet.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om målsättningen att samtliga vägar i landet skall hållas öppna och farbara under alla delar av året.

2005/06:N386 av Maria Larsson m.fl. (kd):

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om SJ AB (avsnitt 6.4).
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om AB Swedcarrier (avsnitt 6.5).

2005/06:N443 av Martin Andreasson m.fl. (fp):

30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utbyggnad av Södertälje kanal.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om hamnkapaciteten i Stockholms län.
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om båttrafik i Stockholms län.

2005/06:N477 av Per Bill m.fl. (m):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en långsiktigt hållbar lösning på problemen i statens olika hel- eller delägda företag inom tågsektorn.

2005/06:N479 av Lars Lindén m.fl. (kd):

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

2005/06:N481 av Maud Olofsson m.fl. (c):

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en god och tillförlitlig infrastruktur, både fysisk och digital.

2005/06:A309 av Maud Olofsson m.fl. (c):

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att öppna för alternativ finansiering av infrastruktur.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om vikten av bra kollektivtrafik.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att arbeta för en förbättrad infrastruktur och transportpolitik i hela EU.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om information till passagerare m.m.

Härigenom föreskrivs följande.

Lagens tillämpningsområde

1 § Denna lag gäller för den som utför transporter av passagerare i linjetrafik med buss eller som utför motsvarande trafik med tåg, tunnelbana eller spårvagn (transportör). Begreppet linjetrafik har samma innebörd som i 1 kap. 3 § 1 i yrkestrafiklagen (1998:490).

I de fall då trafiken organiseras av en trafikhuvudman enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik gäller lagens bestämmelser om transportör i stället beträffande huvudmannen, även om denne inte själv utför trafiken.

Lagen gäller inte för den som utför trafik med museijärnvägsfordon eller liknande trafik.

Ersättningssystem

2 § Transportören skall ha ett system för att lämna ersättning till passagerare som drabbas av förseningar eller andra störningar i trafiken.

Allmän reseinformation

3 § Transportören har en allmän skyldighet att lämna tydlig och tillförlitlig information om sina transporttjänster och om sitt ersättningssystem enligt 2 §.

Till den som vill köpa en enskild resa skall transportören lämna information om

1. resans pris,
2. avgångs- och ankomsttid,
3. sitt ersättningssystem, och
4. vem som skall utföra transporten eller del av den, om denne är någon annan än den som säljer transporten.

Vid behov skall transportören också lämna information om möjligheterna för en funktionshindrad person att genomföra en viss resa.

Resenären skall på begäran ges en utskrift av informationen enligt andra stycket.

Information vid försening

4 § Om det uppstår en försening eller annan störning i trafiken, skall transportören snarast möjligt lämna information om förseningens eller störningens orsak, varaktighet och konsekvenser.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst

Häri genom föreskrivs att 4 och 5 §§ lagen (1997:735) om riksfärdtjänst skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Riksfärdtjänst får anlitas av den som efter ansökan har fått tillstånd till det.

Frågor om tillstånd prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåtit till trafikhuvudmannen i länet, av trafikhuvudmannen (tillståndsgivaren).

Innan en trafikhuvudman prövar en ansökan skall den kommun där den sökande är folkbokförd höras.

5 §

Tillstånd skall meddelas om

1. resan till följd av den sökandes funktionshinder inte till normala reskostnader kan göras med allmänna kommunikationer eller inte kan göras utan ledsagare,
2. ändamålet med resan är rekreation eller fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet,
3. resan görs inom Sverige från en kommun till en annan kommun,
4. resan görs med taxi, ett för ändamålet särskilt anpassat fordon eller med allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare, och
5. resan inte av någon annan anledning bekostas av det allmänna.

Om sökanden är under 18 år skall prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionshinder.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2006.

3 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:736) om färdtjänst

Härigenom föreskrivs att 3, 6, 7, 9 och 11 §§ lagen (1997:736) om färdtjänst skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Varje kommun ansvarar, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. En kommun får för sina kommuninvånare anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner.

Varje kommun ansvarar, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst *av god kvalitet* anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. En kommun får för sina kommuninvånare anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner.

6 §

Färdtjänst får anlitas av den som efter ansökan har fått tillstånd till det.

Frågor om tillstånd prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd, eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåtits till trafikhuvudmannen i länet, av trafikhuvudmannen (tillståndsgivaren).

Innan en trafikhuvudman prövar en ansökan skall den kommun där den sökande är folkbokförd höras.

7 §

Tillstånd till färdtjänst skall meddelas för dem som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel.

Om sökanden är under 18 år skall prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionshinder.

Tillståndet omfattar inte transporter som av någon annan anledning bekostas av det allmänna

9 §

Tillstånd till färdtjänst meddelas för viss tid eller tills vidare. Tillstånd får i skälig omfattning förenas med föreskrifter om *vilket färd sätt som får användas, hur många resor tillståndet omfattar och inom vilket område resor får göras. Om det finns särskilda skäl får tillståndet även i övrigt förenas med villkor.*

Tillstånd till färdtjänst meddelas för viss tid eller tills vidare.

Tillstånd får i skälig omfattning förenas med föreskrifter om

1. *vilket färd sätt som får användas,*
2. *inom vilket område resor får göras, och*
3. *hur många resor tillståndet omfattar.*

Sådana resor som kan anses vara väsentliga för tillståndshavaren får begränsas till antalet endast om det finns synnerliga skäl.

Om det finns särskilda skäl, får tillståndet även i övrigt förenas med villkor.

11 §

Är en kommun tillståndsgivare, bestäms grunderna för avgifterna av kommunen.

Är en trafik huvudman tillståndsgivare, bestäms grunderna för avgifterna av

1. kommunerna och landstinget i länet, om de är länstrafikansvariga,
2. *det regionförbund som är länstrafikansvarigt, eller*
3. enbart kommunerna i länet, om de är länstrafikansvariga och om överenskommelse om detta har träffats med landstinget, om det hör till de länstrafikansvariga.

1. kommunerna och landstinget i länet, om de är länstrafikansvariga, *eller*
2. enbart kommunerna i länet, om de är länstrafikansvariga och om överenskommelse om detta har träffats med landstinget, om det hör till de länstrafikansvariga.

De kommuner som inte har överlåtit sina uppgifter enligt denna lag till trafik huvudmannen får dock inte delta i beslutet. Kan enighet inte uppnås om grunderna för avgifterna, skall dessa bestämmas av regeringen.

Avgifterna skall vara skäliga och får inte överstiga tillståndsgivarens självkostnader.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2006.

BILAGA 3

Offentlig utfrågning om flygets roll som transportmedel – nu och i framtiden

Inledning

Ordföranden: Jag vill hälsa alla välkomna till trafikutskottets utfrågning om flygets roll som transportmedel nu och i framtiden.

Luftfarten har en stor transportpolitisk betydelse för de långväga kommunikationerna. Detta gäller såväl luftfarten inom landet som den internationella luftfartstrafiken. Många viktiga frågor som flygplatser, konkurrens, miljö, teknik med mera har stor aktualitet för flygets fortsatta utveckling.

Mot denna bakgrund och att trafikutskottet senare i vår kommer att behandla en rad transportpolitiska frågor i samband med den transportpolitiska proposition som regeringen kommer att lägga vill utskottet inhämta utökad kunskap inom det här området.

Vi har ett program som är indelat i tre delar. Först har vi ett avsnitt som handlar om flygets utveckling i ett globalt, europeiskt och nationellt perspektiv. Sedan har vi ett avsnitt som handlar om flygtrafik, infrastruktur och regioner. Därefter har vi ett avsnitt som handlar om flygets ramvillkor som en del av ett hållbart resande. Efter första avsnittet och efter tredje avsnittet har ledamöterna möjlighet att ställa frågor.

Jag vill också hälsa dem välkomna som eventuellt tittar på detta i den senare utsändning av denna utfrågning som kommer att ske. Därmed vill jag lämna ordet till Dan Lundvall, marknadsdirektör, Luftfartsverket, som ska prata om flygets roll i Sverige.

Flygets utveckling i ett globalt, europeiskt och nationellt perspektiv

Flygets roll i Sverige

Dan Lundvall, Luftfartsverket: Min roll här i dag är att försöka ge er en bild av hur flygets situation ser ut, vad flyget står för i Sverige och möjligen i Europa. Det innebär att jag tänkte prata lite grann om volymer och utveckling för både inrikes- och utrikesflyget.

Om vi tittar på Sverige och flyget år 2006 och startar med några volymer, har vi alltså i dag ungefär 18,5 miljoner enkelresor i utrikesflyget. Då är frågan: Är det mycket eller lite? Det är ungefär i nivå med den resegering som finns i andra utvecklade industriländer. Vi ligger i nivå med länder som Kanada, Norge och Storbritannien på utrikessidan – ett bra industriellt genomsnitt.

Inrikesflyget, med sina 7,5 miljoner enkelresor, har också en ganska genomsnittlig nivå. Det är mindre än Norge, som har 10 miljoner enkelresor. Det är mer än Finland, men det är inte så konstigt med tanke på Finlands geografiska utbredning. Det är proportionellt något mer än stora länder som Storbritannien, Tyskland och Frankrike. Det har väl också att göra med ländernas geografi och storlek på ytan. Det svenska inrikesflyget omfattar i dag ungefär 35 förbindelser från Stockholm till 35 orter. Det är i huvudsak ett resultat av en långtgående politisk strävan att skapa ett rundare Sverige. Med 35 orter är det ett väldigt väl förgrenat nät ut i landet.

Utrikesflyget når betydligt längre, och det är en funktion av att det är väsentligt mycket fler resenärer i utrikesflyget. Inom reguljärtrafiken är det över 120 destinationer i 40 länder. Det betyder att Sverige trots sin geografiska position ligger väl placerat i den geografiska och globala värld som nu utbreder sig. Ekonomisk tillväxt är motorn för flyget. Det har visat sig under lång tid att det finns ett starkt samband mellan ett lands ekonomiska utveckling exempelvis mätt i bnp och flygutveckling. Det har vi sett i Sverige under lång tid. Vi ser det också i övriga världen, och vi ser det särskilt numera i de nya industrialiserade länderna, typ Indien och Kina, där flyget växer kraftigt. Jag återkommer till det i slutet.

Jag börjar med utrikestrafiken, en marknad i stor förändring. Svensk utrikestrafik har vuxit, egentligen ända sedan den startade någon gång på 50-talet. Vi har i dag en tillväxt på ungefär 3–4 % i systemet, och vi räknar med att den ska fortsätta på ungefär fem till tio års sikt – det är åtminstone den sikt som vi försöker titta på. Den har alltså dubblerats sedan 1990. Att utrikestrafiken är en dynamisk bransch ser man också på det antal aktörer som omfattas av utrikestrafiken. Vi har i dag över 40-talet bolag som driver reguljär trafik, ännu mer om man tittar på paketrese- och charterindustrin. 20 % av trafiken sker med bolag som inte fanns för tio år sedan, och det visar vilken dynamik som finns i den här branschen. Två aktörer har särskild betydelse, och båda dessa aktörer kommer att presentera sig här under dagen, SAS och Ryanair. De två bolagen tillsammans står för 40 % av svensk utrikestrafik.

På den här dynamiska marknaden har biljettpriserna minskat dramatiskt under de senaste sex sju åren, och det har inneburit väldigt många förändringar och har också breddat marknaden på ett oerhört dynamiskt sätt. De trender som finns är att utrikesflyget i dag är ett privatresemedel. Huvuddelen av resenärerna är privatresenärer. Affärsresenärerna har fått stå tillbaka volymmässigt. Numera innefattar utrikestrafiken alla typer av människor och alla samhällsklasser. Jag tror också att vi kommer att få höra mer om det. Vi har alltså gått från ett elitistiskt transportmedel till ett alldagligt, kollektivt transportmedel.

Flyget har stor betydelse för den inturism som finns i Sverige. 40 % av alla turister som kommer från utrikes ort flyger in till Sverige. Det betyder att om man tittar på den arbetskraftsgenerering som finns inom ramen för turistindustrin, som vi också satsar väldigt hårt på, inte minst i de industri-

ellt svaga delarna av landet, är flyget av vital betydelse för att kunna fortsätta att utveckla en livskraftig turistindustri i Sverige. Trots denna ökning finns det en pågående rationaliseringsprocess. Sedan år 2000 flygs det inte fler flygrörelser i Sverige trots att trafiken ökar.

Hur ser det då ut på inrikessidans? Bilen är det som dominerar inrikestrafiken. Båda de två stora kollektiva transportmedlen, flyget och tåget, för trots sin utbredning en relativt blygsam tillvaro när det gäller den långväga inrikestrafiken. Flyget har en unik egenskap, och det är att det är det enda transportmedlet som möjliggör endagsförrättningar i hela landet, om man ska ha möten någonstans utom i Stockholm. Det är ju en del av att ha gjort Sverige rundare.

Försvinner flyget från ett antal orter i Sverige är konsekvensen att Sverige blir längre och bredare och att det inte kommer att vara möjligt att nå ett antal orter för en endagsförrättning. Det är också en vrånbild att tro att det är flyget som konkurrerar med tåget. Så är det inte. Flyget och tåget kompletterar varandra, utom på ett särskilt avståndintervall, och det är sträckorna på 300–500 kilometer. Där finns det en konkurrensmarknad – Göteborg är ett bra exempel på det. Trots det växer båda de här transportslagen på sådana sträckor. Bilen står för huvuddelen. Det är värt att notera att ökningen i biltrafiken överstiger tågtrafiken och flygtrafiken tillsammans, om man tittar på antalet bilresor som nygenereras varje år. Det är svårt att vara en kollektiv transportör i inrikestrafiken i Sverige i dag.

Det finns konsekvenser av det där, och det är att ett antal orter kan riskera att förlora sin trafik. I grunden, om man tittar på den totala ekonomin i inrikestrafiken, är den väldigt skör. Totalt sett är det en olönsam affär för många. Det betyder att blir den ekonomiskt utsatt finns det stora risker. Försvinner flyget – vilket det till exempel har gjort i Örebro: inrikesflyget finns inte längre till Örebro – betyder det att det tar längre tid att resa från exempelvis Kalmar till Örebro än från Kalmar till Luleå. Det betyder att tidsmässigt hamnar Örebro norr om Luleå, någonstans i höjd med Pajala. Det var väl inte riktigt det som det runda Sverige var tänkt att omfatta.

Effekten för de orter som riskerar att förlora sitt inrikesflyg är att man får ett antal problem med både sina gamla och sina nya näringar. Där tycker jag att man främst ska lyfta fram besöksnäringen. Med 40 % turister kommande med flyg blir det svårt att utveckla besöksnäringen på orter som riskerar att förlora sitt flyg. Inrikesflyget är någonting av en speciell karaktär, som jag tror att man ska värna om, eftersom det medför väldigt många andra positiva fördelar.

Fraktflyget är en volymmässigt ganska undanskymd företeelse i Sverige, men det har stor betydelse för den svenska industrin. 20 % av vår export sker med flygfrakt, om man ser det i värde, mindre än 1 % av vikten. Det säger lite grann om Sveriges karaktär av högtstående industrination. Skulle

man ta bort Europa och bara titta på övriga världen, står den här branschen för 30 % av de utrikes transportererna för svensk export. Det är alltså en betydande spelare som samverkar med den svenska exporten.

Sverige är också den ledande fraktköparen i Europa, med 50 % av all flygfrakt i norra Europa – då räknar jag de länder som gränsar till Östersjön och Baltikum plus Skandinavien. Det betyder att svensk industri är en dominerande spelare när det gäller flygfrakt. Flygfrakten spelar också en väldigt stor roll för dem som bedriver interkontinental trafik. Jag tror att SAS möjligen kommer att belysa det senare. 30 % av intäkten kommer därifrån. Det är omöjligt att bedriva interkontinental trafik utan flygfrakt – då finns det ingen lönsamhet i affären. Flygfrakten förväntas fördubblas globalt sett på 20 år, och det finns ingenting som tyder på att vi i Sverige skulle ha en annan utveckling. Det hänger samman med den världshandel som ökar mer än bnp.

Vart är då den här branschen på väg rent globalt? Flyget är en global industri, kanske den mest globala industrin av alla. Tekniska driftsmodeller och teknik är internationella. Det betyder att om någon vill upphöra att flyga mellan Stockholm och Göteborg kan man flytta den produktionen till Polen eller Baltikum inom 24 timmar. System och teknik – allting är likadant. Piloterna kan flyga i stort sett överallt eftersom det finns ett globalt koncernspråk, engelska. Det betyder att det här transportmedlet, när man ska se det utifrån ett framtidsperspektiv, måste betraktas ur ett globalt perspektiv.

Det är också ett väldigt effektivt transportmedel. Titta på infrastrukturen! Det samlade värdet av den svenska flyginfrastrukturen exklusive flygplanen är 16–17 miljarder kronor. Det är lika mycket som bara Förbifart Stockholm är tänkt att kosta. Utifrån ett infrastrukturperspektiv är det alltså väldigt attraktivt för många länder när man vill knyta ihop avlägsna destinationer att nyttja flyget som transportmedel.

Det finns en negativ påverkan av flyget – det ska man inte glömma bort. Den är i huvudsak kopplad till klimatpåverkan i form av emissioner. Man får inte glömma bort att effekterna är globala. Det är svårt att hantera den här påverkan på annat sätt än med globala lösningar, och jag kommer alldeles strax till varför vi tror att det är på det viset. I dag är flyget en ganska begränsad påverkare av klimatet. Det kommer dock att förändras något om flyget ökar.

Man kan titta på hur flyget kommer att utökas vidare ur ett globalt perspektiv, och jag har lånat en bild av Klas Eklund, som höll ett föredrag om Kina och Indien för inte så länge sedan. Om vi utgår från att det finns ett samband mellan bnp-utveckling och flygets utveckling – det finns väl emperi på det sedan 50 år tillbaka – kan vi alltså konstatera att redan 2020 kommer huvuddelen av flygtrafiken i världen att ligga utanför Europa. Går man vidare till 2050 är det sannolikt att de dominerande länderna är de som har de största bnp-staplarna på bilden. Det betyder att ska

man ta hand om flygets miljöpåverkan måste det nog ske ur ett globalt perspektiv. Jag tror att det är de här länderna som kommer att ha makten över vilken påverkan som kommer att tillåtas framöver, inte EU och Europa.

Det betyder att vi tror att vägen framåt, om man ser flygets utveckling ur ett miljöperspektiv, finns i en kombination av teknisk utveckling och handel med utsläppsrätter. Det gäller att hitta en acceptabel lösning som innebär att man kan både gasa och bromsa samtidigt – ett lite slitet men väldigt passande uttryck i det här sammanhanget. Det betyder att styrmedlet är teknisk utveckling och handel med utsläppsrätter. Där tror vi att Sverige har en möjlighet att bidra med den spetskompetens som finns i svensk industri. Vi kommer säkert att få höra mer om det i dag.

Ordföranden: Vi går vidare till nästa inslag, nätverksbolagens nya förutsättningar. Jag lämnar ordet till Anders Ehrling, SAS.

Nätverksbolagens nya förutsättningar

Anders Ehrling, SAS: Jag är vd för SAS i Sverige. Jag tackar så mycket för möjligheten att få medverka här i dag. Som vd för SAS i Sverige ansvarar jag för flygbolaget SAS verksamhet i Sverige och bedriver även försäljningsuppdraget på den svenska marknaden. Det kan inte ha undgått någon att SAS har gått igenom och fortfarande befinner sig i en besvärlig tid. Men man kan fråga sig: Varför håller vi på med detta? Vem flyger vi egentligen för?

Vi ser oss själva som en del av den svenska infrastrukturen, förstås. Jag kommer tillbaka till det. Vi ser oss som en förutsättning för att bedriva verksamhet i vårt avlånga land ur ett näringslivsperspektiv. Inte minst ser vi oss som en förutsättning för besöksnäring och turism runtomkring i Sverige. Vi ser oss också som en förutsättning för demokrati och möjligheter att samverka. Jag ser flera kunder här i salen i dag. Vi flyger ungefär 6 miljoner passagerare per år. Vi startar och landar 300 gånger per dag. Vi flyger till 45 destinationer inom och utanför Sveriges gränser. Jag dristar mig att säga att vi är Arlandas största kund.

När vi tittar på flygtrafiken och nätverksbolagens utveckling i Sverige ser vi det ur ett historiskt perspektiv om vi blickar framåt. Den illustration jag har här visar den svenska inrikestrafikens och den svenska utrikestrafikens utveckling under många år. Bilden är tänkt att beskriva hur det svenska utrikesflyget fortsätter att utvecklas. Med ett hack i slutet av kurvan ser vi de tydliga effekterna av elfte september. Ni kan samtidigt betrakta kurvan för inrikestrafikens utveckling i Sverige. Inrikestrafiken har stagnerat, möjligen till och med gått tillbaka. Utrikestrafiken fortsätter att utvecklas, med vissa hack i kurvan.

Varför är det på det här sättet? Ja, inrikesmarknaden påverkas givetvis av hur många vi är, vilka alternativ som finns till inrikesflyget. Vi är 9 miljoner invånare. Vi växer inte i särskilt rask takt, medan vi vet att jordens befolkning förstås utvecklas på ett annat sätt. Inrikestrafiken i Sve-

rige är kolossalt skör. Sverige är en biltillverkande nation. Vi har många tjänstebilar. Väginfrastrukturen utvecklas successivt och blir bättre. Inrikestrafiken påverkas givetvis av de här fenomenen, men inrikestrafiken påverkas också av andra omständigheter, av moms och avgifter, för att nämna några. Inrikestrafiken i Sverige är det som man bör tänka särskilt på. Man kan också fascineras över hur inrikesmarknaden utvecklas. Inrikestrafiken är olönsam.

Här visar jag en inaktuell bild – den påverkas varje dag – men den är tänkt att illustrera de aktörer som strävar efter lönsamhet på den svenska flygmarknaden. De är många till antalet, och det görs många försök på såväl inrikes- som utrikesmarknaden. Utvecklingen kan anses vara närmast explosionsartad på det här området. Några av aktörerna försvinner, och nya kommer till. Vi som brottas på den här marknaden har några saker gemensamt, och det är, med något enskilt undantag, ganska stor olönsamhet.

SAS-gruppen redovisade 2005 sitt första positiva resultat på många år. Dessvärre gäller det inte den svenska delen, som jag ansvarar för. För att ge er en uppfattning om hur mycket vi förlorar på varje passagerare nämner jag 50–60 kronor det är det underskott vi gör på varje resenär i vår trafik. Några av våra konkurrenter, en del börsnoterade och andra icke, på den svenska marknaden förlorar upp till 350 kronor per passagerare.

Man kan fråga sig: Vad tror vi alla på? Vad gör att vi fortsätter med verksamheten? För vår egen del i SAS insåg vi – möjligen för sent, möjligen i hög tid – att vi måste ändra vårt erbjudande. SAS valde att göra vissa radikala ändringar i sitt erbjudande till kunderna. Några av dem har jag försökt beskriva i det vi kallar vår nya affärsmodell. Vi har strävat efter att göra det billigare och enklare att resa med oss. Vi har kombinerat en gammal affärsmodell med en ny. Man kan säga att vi har tagit det bästa med SAS och behållit det, och sedan har vi fixat till det som inte har fungerat. Vi har skapat möjligheter att resa billigare och enklare. Vi bedömer det här som ganska unikt för nätverksflygbolag ur ett europeiskt perspektiv.

Det här betyder att fler nu reser med oss, vilket är viktigt för oss. Det leder till en högre beläggning, vilket också är viktigt för oss. Vi är också på väg mot lönsamhet. Det tydligaste exemplet på att vi bedömer att vi är på väg åt rätt håll är att andra flygbolag kopierar oss. Vi bygger det vi kallar kritisk massa, och kritisk massa är en viktig komponent för att kunna upprätthålla och utveckla vårt flygnät.

När jag pratar om behovet av goda flygförbindelser kan jag också konstatera att flygbolagen anpassar sig alltid, men det är oftast våra kunder som på ett eller annat sätt påverkas av de beslut vi fattar. I dialog med kommunalråd, landshövdingar eller företagsledare runtomkring i Sverige diskuterar vi ofta framför allt inrikesflygets förutsättningar och vad det är som är viktigt. Jag kan vid till exempel en diskussion i Örnsköldsvik höra

en företagsledare säga: Det är fullständigt avgörande för oss att ni flyger fem gånger om dagen hit, men om ni går ned till fyra eller tre turer kan man inte ta sig hit längre.

Jag kan också konstatera att på vissa av de tunnare linjerna, vare sig det är inrikes- eller utrikeslinjer, till exempel en utrikeslinje till Berlin där vi flyger ett par gånger om dagen, kan det räcka med att tre fyra passagerare faller bort för att linjen ska bli olönsam för oss. Då måste den läggas ned, med de konsekvenser det får för våra kunder. Vi anpassar oss och försöker givetvis hitta en ny marknad. Det rör sig inte om särskilt stora marginaler. Jag har nämnt att vi förlorar i storleksordningen 50–60 kronor per passagerare. I det perspektivet kan man säga att vi alla brottas med olönsamhet. Vad vi behöver är hjälp för att komma upp på gröna siffror, eller för att rentav komma upp på svarta siffror.

I det sammanhanget kan jag inte undvika att komma in på den nu föreslagna flygskatten, som vi bedömer som ett hot mot flyget, mot SAS, men primärt mot dem som är beroende av flygtrafik. Vår bedömning är att flygskatten inte har några positiva miljömässiga effekter, utan den leder snarare till att flygtrafikens förutsättningar undergrävs. Flyget är viktigt på många håll, och där är oron ganska stor. Jag konstaterar också att de remissinstanser som nu uttalar sig om flygskatten förefaller dela den här uppfattningen. Jag har inte hittat någon remissinstans som är positiv till densamma.

Är det här då bara en flygbolagsdirektörs undanflykter för att slippa delta i det ansvarsfulla arbete som ligger framför oss? Nej, flyget vill att våra kunder ska ha gott samvete när de reser med oss. Vi vill att de ska veta att vi gör vårt yttersta för att begränsa de effekter som transporter trots allt innebär. Jag har här valt att låna en illustration från Dagens Nyheter som beskriver det som Luftfartsverket, EU och SAS tillsammans har utvecklat under senare tid. Det är något vi kallar gröna inflygningar. Illustrationen är enkel. Här visas den premiärtur som flögs från Luleå till Stockholm för någon månad sedan, med ett flygplan som startar på exakt utsatt tid, möjligen något försenat, och som framför allt landar på exakt utsatt och överenskommen tid.

Tänk er själva att ni ska lägga till med en båt vid en brygga och ni drar av gaspådraget vid exakt rätt tidpunkt, glider in och stannar vid bryggan exakt utan att behöva ta emot er. Det är vad en grön inflygning innebär i flygindustrin. I det här fallet har alltså flygplanet glidflugit från sin givna höjd ned till flygplatsen och landat exakt rätt i trafikledningssystemets logistik, i stället för att följa den vanliga – röda på bilden – vägen ned, med ständiga gaspådrag och ständiga anpassningar för att komma på rätt plats i kön. Det här kräver förstås kommunikation och samverkan. I det här sammanhanget har Luftfartsverket och SAS tillsammans utvecklat något som är världsunikt. Jag är väldigt glad att konstatera att Luftfartsverket i går föreslog att vi skulle utveckla det här för hela det svenska flygtrafiksystemet.

Vad är effekterna? Ja, vi sparar ungefär 200 kilo bränsle. Hur mycket är det? Jo, det är förhållandevis mycket. Vi konsumerar ungefär 4 000 kilo bränsle på en sådan här flygning. Potentialen i det här systemet, med tanke på alla de starter och landningar vi gör, är givetvis betydande. Ett mycket bättre alternativ än skatt vore att låta flyget delta i handeln med utsläppsrätter. Det har redan sagts, och kanske kommer det att sägas fler gånger i dag. Jag vill med denna bild också illustrera att det finns många sätt att främja miljön och att utveckla förutsättningarna för oss.

Låt mig avslutningsvis också nämna att när jag tittar på förslaget till flygskatt konstaterar jag som vd för SAS i Sverige att jag väldigt ofta möts av frågan: Varför måste man mellanlanda i Köpenhamn när man ska ut med SAS i vida världen? Jag kan garantera att jag har fått frågan mer än en gång. Inte sällan får jag också frågan: Varför måste man mellanlanda i Helsingfors på vägen till Asien? Jag kan bara konstatera att det nuvarande förslaget om flygskatt, med skatt på interkontinentala resor, möjligtvis kommer att permanenta det systemet.

Ordföranden: Nästa punkt handlar om Stockholm och Arlanda flygplats, Sveriges port mot världen. Varsågod Kerstin Lindberg Göransson, Arlanda flygplats.

Stockholm och Arlanda flygplats

Kerstin Lindberg Göransson, Arlanda flygplats: Jag är flygplatsdirektör på Arlanda och även divisionschef för Luftfartsverkets division Stockholm, som inkluderar både Arlanda och Bromma. Jag tänkte inleda med att prata lite grann om Arlandas vision. Som ni ser på bilden nämns inte flygplatsen, utan det viktigaste för oss är upptagningsområdet, som sträcker sig från Sundsvall i norr via Örebro ned mot Norrköping och Linköping. Vi jobbar väldigt mycket tillsammans med övriga Stockholmsregionen och marknadsför oss också under Capital of Scandinavia-konceptet. Vi utgör ett befolkningsmässigt och kunskapsmässigt centrum i Skandinavien.

Via Arlanda skapas en både nationell och internationell tillgänglighet. Det betyder att Stockholm och hela Sverige länkas ihop med omvärlden. Effektiva kommunikationer går raka vägen till rätt platser på kortast möjliga tid. Som ni ser lite längre ned på bilden vill vi med vår affärsidé skapa så effektiva kommunikationer som möjligt med så många trafikslag som möjligt, men alltid med flyget som bas. Det betyder att vi kan erbjuda människor och organisationer med kommunikationsbehov bästa möjliga utbud och största valfrihet utifrån de faktorer som man anser vara viktiga i sitt resande.

På Arlanda har vi väldigt goda möjligheter med tåget. Vi har fjärrtågstation och Arlanda Express, och vi hoppas kunna utveckla marktransporterna ytterligare där under de närmaste åren. Om vi tittar på Arlanda som ett nav för kommunikationer med flera geografiska skalor finns det olika förutsättningar och olika drivkrafter. Internationellt är Arlanda ett nav för

en långväga trafik som ska till och från Skandinavien och Östersjöområdet. När det gäller trafik till Asien och USA har vi en geografisk fördel. Vi ligger mitt i korsningen. Det är alltså den snabbaste och närmaste ruten mellan Europa och bortre Asien liksom mellan Europa och USA. Stockholm, som har ett upptagningsområde på mer än 3 miljoner människor, är en tillräckligt stor marknad för att göra Arlanda intressant som nav för den här trafiken. Den trafiken är då mycket bra för Sveriges näringslivs möjligheter att verka internationellt.

Vi har också det starkaste linjenätet på Stockholm Arlanda, mycket tack vare det svenska inrikesflyget. Vi har mer än 60 direktlinjer till övriga Europa som kompenserar vårt geografiska handikapp i förhållande till EU:s besluts- och affärscentra. Direktlinjerna ökar tillgängligheten, till fördel för resenärer och näringsliv. Miljömässigt är det betydligt effektivare än omvägar. Arlanda är också det självklara nav för inrikesflyget som skapar tillgänglighet i hela landet. Som jag tidigare sagt har vi nu också goda väganslutningar – busslinjer, fjärrtåg och Arlanda Express – och i dag körs testförsöket med Uppsalapendeln. Den kommer till i augusti som ytterligare ett komplement och gör också, som jag tidigare sade, Arlanda till ett nav för marktrafiken. Men mycket kan naturligtvis förbättras på kollektivtrafiksidan. Vi har en hel del vita fläckar i regionen där bilen fortfarande är det enda realistiska alternativet att ta sig till flygplatsen.

Hur ser då flygplatsen ut i siffror? Ja, 17,1 miljoner resenärer valde förra året att resa via Arlanda. Man reste i 234 000 startande och landande flygplan till någon av de 175 destinationer som regelbundet trafikeras, varav ungefär två tredjedelar är utrikes destinationer. Resenärerna åkte med något av de 72 flygbolag som regelbundet trafikerar Arlanda. Det finns också ett stort antal restauranger, barer och kaféer. Arlanda är alltså ett medelstort köpcentrum. 250 företag verkar på Arlanda. Sammantaget jobbar 15 000 människor på flygplatsområdet. Man brukar räkna med 1 000 anställda per miljon resenärer plus ytterligare ca 2 000–3 000 arbetstillfällen i regionen för taxiförare, dagispersonal och andra. Det innebär en sysselsättningseffekt på ungefär 45 000 för flygplatsen. Vi omsätter ungefär 2,5 miljarder kronor. Som alla här vet har vi ingen skattefinansiering, utan vi är avgiftsfinansierade.

Arlanda påverkas självfallet i viss grad av hur skickliga jag och mina medarbetare är på att driva flygplats. Men i huvudsak drivs trafikmängden av hur ekonomin utvecklas för Stockholm och Sverige. Arlanda är en väldigt tidig temperaturmätare av landets och regionens ekonomi. För att kunna växa krävs det goda kommunikationer. Därför är det oerhört viktigt för oss på flygplatsen med ett gott samarbete mellan landet, regionen och flygplatsen. Det har vi utvecklat rätt väl under de senaste åren. Fortfarande ser det väldigt ljus ut när det gäller ekonomi, trafiktillväxt och samarbete på de här områdena. Att driva flygplats handlar väldigt mycket om att försöka minimera nackdelarna och om att förstärka de positiva effekterna av goda kommunikationer. När det gäller nackdelar tänker jag framför allt på

buller och avgaser. Som exempel på vad vi själva jobbar med kan jag nämna flygvägen. Vi försöker förbättra inflygningsprocedurerna och banval – Anders visade tidigare på exempel – något som ska minimera bullerstörningarna i omgivningarna.

När det gäller växthusgaser arbetar flygplatsen med olika energilösningar för att ha mindre utsläpp för vår egen verksamhet. Vi samarbetar med kollektivtrafikoperatörer för att förbättra kollektivtrafiken till och från flygplatsen. Vi planerar också ett projekt som handlar om att binda den koldioxid som vi själva genererar och att försöka jobba med klimatneutralitet, något som Luftfartsverket precis har börjat med. Precis som vi tidigare pratat om hoppas vi att handeln med utsläppsrätter ska omfatta även flyget.

När det gäller fördelar pratar vi ofta bara om antalet resenärer. Men det finns egentligen viktigare saker, även om de kanske är lite mer abstrakta just för mig att prata om. Flyget till Arlanda, ja, framför allt flyget, medverkar till besöksnäringen. Som vi tidigare pratat om här i dag tar ungefär 40 % sig hit med flyg. Det är också en möjliggörare för försäljning av svensk export. Knappt halva bnp talar vi här om. Här är naturligtvis tillgängligheten viktig både nationellt och internationellt. Flygfrakten har vi också varit inne på. Det handlar om ungefär 20 % av exportvärdet och 1 % av volymen. Hälften går direkt från Sverige. Resten från Köpenhamn eller Amsterdam. Som vi också pratat om är, när vi importerar och exporterar tankar och idéer, också kunskapsindustrin viktig i form av universitet och högskolor. Också specialistföretag är väldigt beroende av goda internationella kontakter och av kontakter med andra kunskapskluster i omvärlden.

Det finns naturligtvis ytterligare tankar och idéer att utbyta inom kultur och politik som också de är beroende av att det föreligger goda kommunikationer. De 175 destinationer som vi på Arlanda erbjuder ut till Sverige och till Europa och övriga världen är viktiga för att både tankar och ekonomi ska växa. Goda tankar och en sund ekonomi är av stor betydelse, inte minst för att lösa miljöfrågor och för att göra miljöinvesteringar långsiktigt och på ett bra sätt. Tack för uppmärksamheten!

Ordföranden: Tack så mycket! Vi går vidare till nästa inslag. Nu gäller det Ryanairbas på Skavsta. Ordet går till Joakim Lindholm, vice vd på Skavsta flygplats. Varsågod!

Ryanairbas på Skavsta

Joakim Lindholm, Skavsta flygplats: Tack för att jag fick komma hit i dag. Jag är, som sagt, vice vd på Skavsta och tillhör Skavsta flygplats, inte Ryan air. Men jag ska försöka prata lite grann om vad en Ryanairbas innebär när den etableras på ett ställe. Jag är ingen Michael O'Leary så jag ska inte hoppa runt för mycket, och jag kommer inte att chocka er med

något. Jag har haft förmånen att delta i Skavstas arbete sedan år 1990, sedan vi började växa. Den utveckling vi haft under de här åren är ganska exceptionell.

År 1997 etablerade Ryanair sin första linje på Skavsta, efter ett antal års förhandlingar redan där. Det innebar en första Londonlinje. Kommunen insåg ganska fort att en sådan här utveckling och vad den kunde innebära inte var något som man själv kunde finansiera. Man bestämde sig då för att sälja ut flygplatsen. År 1998 såldes den ut till ett brittiskt börsbolag, TBI. Flygplatsen fortsatte och utvecklades. Ganska stora pengar investerades i terminal, banförlängningar och annan verksamhet. År 2003 bestämdes det att Ryanair skulle etablera en bas. Då hade man förhandlat om detta under ett antal år. Fyra flygplan stationerades på Skavsta. Vi hade väldigt kort tid på oss för att gå från en volym om 200 000–300 000 passagerare upp till en volym om 900 000 passagerare. Det var ett väldigt kraftigt och jobbigt arbete som flygplatsen fick gå igenom. År 2005 såldes hela TBI-koncernen till ett börsnoterat spanskt bolag, ACDL, som till 90 % ägs av Abertis som är ett stort spanskt infrastrukturbolag och till 10 % av spanska Luftfartsverkets internationella del, Aena.

Vad det innebär att ha en Ryanairbas och anledningen till att det kallas för just bas är att flygplanen är stationerade där. Det betyder att flygplanen går därifrån på morgonen och kommer tillbaka dit på kvällen. Det betyder också att Ryanair har ett hundratal piloter och flygvärdinnor stationerade på flygplatsen. Vi på flygplatsen har ungefär 175 heltidsanställda i själva bolaget. Ett 30-tal företag verkar på Skavstaområdet. 600–1 000 jobb är knutna till det här per miljon passagerare. Kerstin var inne på siffran ungefär 1 000 jobb per miljon passagerare. Lågprisflyget är uppbyggt lite annorlunda och genererar oftast lite mindre direkt knutet till flygplatsverksamheten och servicen runtomkring.

Vad vi sett att det här inneburit för regionen är självklart att det har blivit ett uppsving i Nyköpingsregionen och regionen runtomkring när det gäller bostadsbyggande. En massa restaurangverksamheter har tillkommit. Vi har fått en utökad besöksnäring och högre beläggning på hotell. Många småföretag – det gäller då allt från att tvätta filter avsedda för flygplan till att städa flygplan och servera catering. Vandrarhemmen är fulla. Det har blivit en väldig effekt för de små företagen i regionen. Vidare har serviceföretag utvecklats som fokuserar på att försöka fånga upp passagerarna. Två båtcharter har kommit till i Nyköping. Man ser att det har blivit en utökad busstrafik som är privat och som siktar på resor till Kolmården och andra orter runtomkring.

Skavsta är, som vi brukar kalla det för, en europeisk flygplats. Destinationerna från Skavsta är generellt mellan en och tre timmar bort. Detta beror mycket på de stationerade flygplanen som från effektivitetssynpunkt flyger de rotationerna för att hinna med tre rotationer per dag. Bolagen på Skavsta sommaren 2006 är Ryanair som står för 90–95 % av verksamhe-

ten, Wissair, som man kan säga är en kopia av Ryanair och som fokuserar på Polen och östländerna, Ungern och Tjeckien, samt Fritidsresor. Totalt gäller det 19 europeiska destinationer.

När Ryanair i april år 2003 etablerade den här basen skapades den som en lågprisport till Skandinavien för väldigt många av de europeiska invånarna. För de svenska invånarna öppnades möjligheten att ta del av ett lågpriskoncept som tidigare inte hade funnits i Sverige. Flygplatsen och Ryanair arbetar tätt tillsammans och försöker utveckla den här basen för att kunna stationera fler flygplan och erbjuda ytterligare destinationer i Europa. I dag finns det ingen inrikestrafik alls till Skavsta. Självklart försöker vi på Skavsta undvika att vara beroende av ett enda bolag. Därför jobbar vi också internationellt med att försöka knyta andra bolag till oss för att på så sätt skapa en solid grund för en framtida utveckling.

Sedan ska jag säga några ord om detta med passagerare och marknad. Att skapa en sådan här bas innebär ett skapande av väldigt mycket av nya marknader. Prisen vad gäller biljetten gör att upptagningsområdet blir mycket större. Kategorier av människor som tidigare inte haft råd att åka får helt plötsligt möjlighet att göra det. Det var en sak som vi på Skavsta inte riktigt trodde när vi gjorde den här etableringen. Vi trodde att vi skulle ha de problem som man normalt ser på en flygplats – problem med att klara av infrastruktur, att klara av hanteringen, anställda, utbildningar och sådant. Men vad vi inte riktigt insåg var att vi skulle få en väldigt massa människor som aldrig någonsin hade flugit. De hade aldrig varit på en parkering där det finns bomsystem. De gick fram till bommen och hade inte bilen med sig. De visste inte hur man betalar med kreditkort. All sådan hantering gjorde att vi fick en massa småproblem som vi inte riktigt hade kunnat föreställa oss. Väldigt många människor var flygrädda, så vi fick jobba ganska intensivt med att visa upp flygplan och ta in folk i terminalen – sådant som vi kanske inte trodde i början. Vi fick också många grupper av ungdomar och skolklasser som kommer från utlandet som också tog mycket mer tid och kraft än vi hade trott.

Ryanairs etablering på Skavsta skapade också en konkurrenssituation som i Sverige har pressat flygpriserna nedåt och som självklart påverkar också andra flygbolag som vill komma in i området att vara väldigt effektiva. 90–95 % av trafiken på Skavsta är, som jag tidigare sagt, rent lågpris. Lågpris är egentligen lågkostnad. Flygbolagen har låga kostnader och kan på så sätt hålla låga priser. Lågpriskonceptet bygger på en väldigt effektiv hantering av flygmaskiner och passagerare. För att kunna erbjuda det här låga priset behöver belägningsgraden i flygplanen hållas på en väldigt hög nivå. Antalet passagerare per flygplansrörelse är därför en väldigt prioriterad faktor. Priset på biljetten blir då det helt avgörande för resenären i förhållande till service och tider. 62 % av resenärerna på Skavsta är på semesterresa eller på kombinerad semester- och affärsresa. 10 % av resenärerna är på väg till familj, vänner, släkt och barn. 42 % av

resenärerna på Skavsta har en årsinkomst på under 250 000 kronor. Ungefär 50 % av resenärerna är inresande. Vi har alltså en ganska exakt *split* när det gäller svenskar som reser ut och européer som reser in.

Självklart satsar vi på Skavsta framåt. Vi har som mål att växa och bli ett naturligt komplement till Arlanda, framför allt genom att kunna anpassa vår infrastruktur och utveckling till de förändringar som sker i branschen och på så sätt vara ett kostnadseffektivt komplement. Flygplatsen har bra förutsättningar för att utvecklas och möta de krav som storstadsregionen ställer på kommunikationer i framtiden. Vi är en stark ägare som ser långsiktigt på flygplatsens utveckling och är beredd att göra de investeringar i infrastruktur och resurser som behövs för att tillhandahålla en effektiv flygplats i framtiden. Vi är dock liksom andra oroliga för Skavstas framtid och för Sveriges konkurrensutveckling när nya pålagor eller skatter införs på flygtrafiken.

En flygskatt som baseras på antalet passagerare, inte på antalet flygrörelser, kommer att leda till färre passagerare per flygplan. Det innebär dyrare biljetter, vilket i sin tur kommer att slå hårdast mot dem som är låginkomsttagare. Vi på Skavsta ser att de är en väldigt stor del av vårt passagerarunderlag. Flygbolag som har fokuserat på en låg- och högprisvolym kommer då att fokusera på andra områden med större upptagningsområden i Europa. I våra förhandlingar med Ryanair har vi gång på gång fått höra det. Wissair blir alltmer ett etablerat bolag. Man tittar självklart på de marknader där man kan göra affärer. Det här leder till en sämre konkurrenssituation för svenska företag och påverkar svenska invånares möjligheter att delta i det europeiska livet. Flyget påverkar miljön globalt. Vinster för miljön nås inte genom att flytta påverkan utanför Sveriges gränser. En etablering av en Ryanairbas i Norge, Danmark eller Finland i stället för i Sverige skulle kunna få samma effekter på miljön som en etablering här har. Vi är en del av Europa och påverkar långsiktigt genom att delta. Att en flygskatt per passagerare kommer att påverka Sveriges utveckling och konkurrenskraft, framför allt inom turistsektorn, känns ganska oundvikligt. Sverige är ett väldigt avlångt land i utkanten av Europa. Vi behöver effektiva kommunikationer för att utvecklas. Tack!

Ordföranden: Tack för det! Vi kommer nu till punkten om vad som händer inom EU på luftfartsområdet. Ordet lämnas till Nils Gunnar Billinger från Luftfartsstyrelsen. Varsågod!

Vad händer inom EU på luftfartsområdet?

Nils Gunnar Billinger, Luftfartsstyrelsen: Tack för inbjudan och tack för att jag fick komma hit! Som ordföranden sagt är jag ombedd att berätta lite grann om vad som händer inom EU på luftfartens område. Där händer väldigt mycket. En del är vidareutveckling av gamla regler, och en del är nya regler som kommer till. Innan jag gick hit frågade jag mina experter när regleringen egentligen startade i Europa på luftfartens område. Då var

det någon kalenderbitare som hittade att det första beslutet relaterat till säkerhet på luftfartens område kom år 1784. Det var polisen i Paris som i ett dekret förbjöd ballongflygning över Paris. 50 år senare kompletterade man den här regeln med ett beslut om att alla som åker luftballong ska ha fallskärm. Det beslutet kom år 1819. Jag vet inte hur fallskärmarna såg ut på den tiden och förs inte heller tänka på det.

Regleringen av flyget kan sägas ha fortsatt i snabb takt. Jag har sagt det förr och säger det gärna igen: Flyget är extremt reglerat. Man slås av den omfattande regleringen och den ibland disparata regleringen på flygets område. Det har naturligtvis sin grund i att man för att man ska flyga ska flyga säkert. Då behövs det omfattande regler som har sitt ursprung i lagstiftande församlingar men också regler som har sitt ursprung i och som utvecklas av flygföretagen själva. Inom EU händer mycket annat än bara det som har att göra med flygsäkerhet. När det gäller det mest aktuella just nu inom EU fick jag faktiskt för ett par dagar sedan från en av cheferna på det GD som vi tillhör ett brev med frågan vad vi på vår myndighet och i Sverige gör när det gäller fågelinfluensan. Vi ska svara på det brevet och kommer säkert att kontakta kolleger och andra för att höra vad det finns för tankearbete och om det finns någon sorts förberedelse på något håll när det gäller fågelinfluensan. Vi får alltså återkomma till kära kolleger i den frågan.

När Sverige i mitten av 1990-talet gick med i den europeiska gemenskapen, i Europeiska unionen, innebar det att vi övertog ett antal regler i och med att vi skrev på fördragen. De första regleringarna på EU-nivå som är relevanta på flygets område handlar om marknadsreglering, alltså om att öppna marknaden för konkurrens. Det här införlivades i svensk praxis och svensk rätt i och med att vi gick med i EU. Men det fanns naturligtvis ett ganska intensivt tankearbete inom EU även på det här området när det gäller att skapa fri rörlighet för varor, tjänster och annat.

Som ni kommer ihåg var det tidigare så att luftfarten var väldigt strikt reglerad på så sätt att myndigheter, regeringar och vad det nu var bestämde vilka flygföretag som skulle få flyga, vilka linjer som skulle trafikeras, vilken kapacitet man skulle ha och vilka priser man skulle ta ut för olika biljetter. Luftfartsverket bestämde förr i världen ett högsta pris för biljetter, vill jag minnas. Marknadsregleringen syftade till att ta bort den typen av reglering. Det gjordes i två steg genom att införa regler för hur certifikat skulle se ut, alltså certifiering gällande licenser för flygföretag. Om man hade en sådan licens hade man i princip rätt att flyga inom gemenskapen. Det här införlivades i Sverige när vi gick med i EU.

På inrikesområdet skedde det här i två steg, år 1992 och år 1997 när inrikestrafiken öppnades för konkurrens. Men på detta område liksom på alla områden där man går från en styrd ekonomisk verksamhet till en öppen verksamhet krävs det ett antal kompletterande regler för att få en marknad att fungera. Här skiljer det sig egentligen inte från andra områden, till exempel teleområdet. Även på det här området tillämpas konkur-

rensrätten. Man tillämpar regler om statsstöd. Man har infört regler som innebär att marktjänst kan utsättas för konkurrens. Vidare finns det regler om hur man ska fördela begränsade nyttigheter – slots, som det heter i branschen. Det pågår naturligtvis en diskussion om hur en sådan fördelning av begränsade nyttigheter ska gå till i fortsättningen. Grunden finns där när det gäller marknadsreglering och utvecklas successivt. Det är ingen dramatik på det området.

Nästa område är säkerhetsfrågor, och där händer det desto mer. Hittills har, kan man säga, reglerna i rättslig mening funnits i två nivåer. Det gäller då Icao-regler som på olika sätt fått genomslag i nationell rätt. Införandet har samordnats i någonting som kallas JAA, Joint Aviation Authorities. Man kan säga att det blivit en harmonisering på frivillig väg av säkerhetsreglerna. Nackdelen med det system som verkade under hela 1990-talet var att det infördes i olika takt. Det infördes delvis med olika innehåll, och själva startpunkten var inte rättsligt bindande. Fördelen nu när man flyttar över den här typen av säkerhetsreglering till EU-rätten är att det blir bindande för alla medlemsstater samtidigt och rättsligt bindande på samma sätt. Man ska inte sticka under stol med att EU-byråkratin är något byråkratisk, men det är något som vi är beredda att betala för att få en harmonisering och samma standard för alla länder.

Det ska också sägas att det här inte på alla områden nödvändigtvis innebär en skärpning av säkerhetsreglerna i Skandinavien. Men det blir, som sagt, en likhet mellan alla länder i Europa. För närvarande diskuteras och förhandlas det om att införa gemensamma regler när det gäller pilotcertifiering och flygregler samt när det gäller säkerhet för luftfartyg från tredjeland. Redan nu finns det gemensamma regler gällande luftvärdighet och gemensamma regler för certifiering. Från många synpunkter är det väldigt bra, inte minst för stora tillverkare. Airbus och Boing behöver gå till bara en certifieringsmyndighet för att få sitt papper och inte som tidigare kanske till alla länder för att få sin certifiering i Europa. Men fortfarande behöver man vända sig till amerikanska och australiska myndigheter för att bli certifierad. Det här är i alla fall ett väldigt stort steg framåt, framför allt för stora tillverkare. Däremot kan jag drista mig till att säga att det kanske inte är samma fördel för ett helikopterföretag i övre Norrland som ska byta höjdmätare att behöva åka till Köln för att få ett godkännande. För små företag kan det vara bättre att ha nationella myndigheter som gör det här jobbet.

I grundförordningen finns det möjligheter för IASA, som den gemensamma byrån för säkerhet heter, att arbeta med regionkontor – det har inte tillkommit – men genom nationella myndigheter. Det går till så att man skriver kontrakt med nationella myndigheter som gör jobbet åt IASA. Det är korta kontrakt. Det kan handla om några månader, så från management-synpunkt är det inte så enkelt att hantera detta. IASA har det skakigt ekonomiskt, vilket ju är känt, så de vill för närvarande inte binda sig för långa tider.

Då inställer sig frågan hur man säkrar att nationella myndigheter håller samma standard. Ja, det är genom ett utvecklat system, ett system av typen katten på råttan och råttan på repet. Vi kontrolleras frekvent av IASA noga och på djupet. Vidare kontrollerar IASA att vi gör vårt jobb på ett acceptabelt sätt. Det är ett bra system och i och för sig också ett system som finns på en förfärlig massa andra områden. Det går att ta vilket tillsynsområde som helst. EU kontrollerar nationella myndigheter. Till exempel utredde jag för några år sedan fiskeriet. Det finns en gemensam europeisk fiskerimyndighet som kontrollerar det svenska Fiskeriverket – att de kontrollerar svenska fiskare på ett sjyst sätt. Det där är ett system som är inarbetat inom EU. För närvarande diskuteras också i kommittologin, alltså de olika grupper som finns inom EU, regler för pilotcertifiering, flygverksamhet och detta med säkerhet och tredjeland.

Ytterligare en fråga som är aktuell är de så kallade svarta listorna. Inom EU har det beslutats att svarta listor ska upprättas – listor över flygföretag som fått sina trafik tillstånd indragna. Det gäller då flygföretag från tredjeland. Det här drevs fram förra sommaren och efter diskussioner också i EU-parlamentet och av EU-parlamentariker. Några länder har redan tidigare publicerat sådana här listor. I ärlighetens namn ska det sägas att de inte är särskilt omfattande, utan det är mer fråga om att föra upp på en lista sådana beslut som redan fattats i andra sammanhang.

Den fjärde frågan som också är aktuell inom EU gäller passagerarnas rättigheter. Det finns en EU-förordning som syftar till att stärka passagerarnas skydd. Man ska till exempel veta med vilket flygbolag man åker. Man ska veta var man köper biljetten, men man ska också veta vem det är som utför själva transporten. Det är en rättighet man har som passagerare. Det finns regler om funktionshinder. De går ut på att personer med funktionshinder inte får nekas tillträde om det inte finns uppenbara säkerhetsskäl. Man ska få kostnadsfri assistans med samma servicenivå inom hela EU. Det är intressant. Det här är, såvitt vi vet, den första förordning på EU-nivå som är specifik för personer med funktionshinder.

Den femte frågan handlar om luftfartsskydd – det är den svenska termen för security – eller enklare uttryckt regler: för skydd mot brottsliga handlingar. Det har pågått ganska länge, men tog naturligtvis fart efter attackerna den 11 september. Nu finns det ett omfattande, mycket detaljerat, ibland lite snårigt regelverk som ska tillämpas. Förra året infördes till exempel identitetskontroller på utrikeslinjer för att man ska veta att den som har checkat in ett bagage är den som går ombord. Vi har även på det här området haft en inspektion. Man säger att det också ska tillämpas på inrikeslinjer. Det är en EU-regel. Jag sade att det här är omfattande och bitvis snårigt. Nu pågår ett arbete för att göra det här enklare och mer överblickbart. Det som händer på Landvetter blir naturligtvis ett incitament att se över om det här är rätt avvägning mellan luftfartsskyddsåtgärder och tillgänglighet för räddningstjänst. Det är en målkonflikt som inte är helt enkel att hantera. I synnerhet på mindre flygplatser i glesbygd där man har

ett stort område är det extremt svårt att hålla ett skalskydd. Det här är något som vi naturligtvis behöver diskutera med Rikspolisstyrelsen, flygplatserna, Luftfartsverket och andra nu efter Landvetterhändelserna.

Den sjätte frågan handlar om att rationalisera och omreglera flygtrafiktjänsten, det vill säga Single sky-förordningarna. Det är extremt trångt i luften i Centraleuropa. Flygtrafiktjänst i Centraleuropa är ett lapptäcke. Man har olika system. Alla är inte kompatibla med varandra och flödet går inte som man skulle önska. Det finns stora områden som är avlysta för militär övningsverksamhet. I Sverige har vi, som ni vet, ett integrerat luft- rum där man övar tillsammans. När det gäller miljöfrågor vill jag säga att det pågår ett arbete med utsläppsrätter. Vi väntar besked och utspel från kommissionen. Man har diskuterat vilka gaser som ska omfattas. Till en början kommer det bara att innefatta CO₂ enligt min bedömning. Det pågår ett arbete med avtal med tredjeland som ordförandeskapet för närvarande prioriterar, det vill säga avtal med USA – för att vara konkret.

Ordföranden: Det var sista inlägget före frågestunden. Nu finns det möjlighet för ledamöterna att ställa frågor, inte bara till dem som har hållit ett anförande utan till alla som är närvarande i salen. Det finns en förteckning på dem. Säg namnet på den ni ställer frågan till.

Frågestund 1

Björn Hamilton (m): Jag vill ställa en fråga till SAS-direktören Anders Erling. Det gäller frågan om att få miljövänligare flygplan. Flyget är naturligtvis oöverträffat som transportmedel i ett modernt samhälle, framför allt i ett globaliserat samhälle där vi ska umgås över gränserna, men också i Sverige som har långa avstånd och är glest befolkat. Problemet är miljön. En av de viktiga sakerna är att få motorer som verkar miljömässigt och effektivt. Hur ser SAS flygplansflotta ut i Sverige när det gäller den saken? Vilka planer har man för framtiden? Hur snabbt kan man ställa om för att ta till sig den absolut senaste tekniken inom det här området?

Anders Erling: Vi har cirka 42 flygplan som tillhör SAS Sveriges flotta. Det sker ett successivt utbyte av dessa. Lite drygt hälften av flottan är av den typ som vi kallar Boeing 737 New Generation. Den har den absolut senaste tekniken. Jag har en kollega med mig som är expert på det här området och som jag gärna skulle vilja ge utrymme för att svara på herr Hamiltons fråga. Jag tänker på Bengt Olof Näs.

Ordföranden: Vi kommer in på detta i det sista avsnittet, så jag tycker att vi avvaktar med det till dess. Då ska vi hantera just miljökraven. Då kan vi ta dem samlat.

Krister Örnfjäder (s): Jag vänder mig med min första fråga till Anders Erling. När man nu ändrar organisationen inom SAS kan man då se att man i framtiden i ett nationellt perspektiv satsar mer på fler destinationer

från Sverige? Till Dan Lundvall vill jag ställa nästa fråga. När det gäller Luftfartsverkets samtliga flygplatser finns det en del som går med vinst och många som inte gör det. Hur är förhållandet? Vilka ger vinst, vilka gör det inte? Du nämnde utsläppsrätter. Det kanske vi också ska ta sedan, men jag ställer ändå frågan. Du sade att man pratar om utsläppsrätter enbart för EU. Hur drivs den frågan inom luftfarten?

Anders Erling: Det korta svaret på frågan är: Ja, det är SAS Sveriges, mitt och organisationens uppdrag att utveckla nonstop-förbindelser till och från Sverige. Här har Stockholm den största potentialen, givetvis, och även Göteborg. Det föreligger inga restriktioner eller begränsningar i SAS Sveriges möjligheter att utveckla trafiken till och från Sverige. Det är de ekonomiska realiteterna som styr helt och fullt.

Dan Lundvall: Av Luftfartsverkets 18 flygplatser går sex med vinst. Det är Arlanda, Bromma, Landvetter, Sturup, Umeå och Luleå. De övriga går med förlust. Totalt visar Luftfartsverket dock ett överskott. När det gäller handeln med utsläppsrätter kan jag säga att det inom Icao pågår ett arbete där man diskuterar frågan om att få en global struktur på handeln med utsläppsrätter. Men den mest intensiva verksamheten pågår inom EU, initierad inte minst av det brittiska ordförandeskapet.

Anders G Högmark (m): Jag har en fråga kring flygskatt med koppling till Luftfartsstyrelsens och Luftfartsverkets trovärdighet som myndigheter som kan föra en konstruktiv dialog med sin uppdragsgivare regeringen. En förkrossande majoritet av remissinstanserna har gjort tummen ned för flygskatten utifrån motivet att styra mot en bättre miljö. En skatt av den här konstruktionen finns ju i princip bara i Danmark, innan de tar bort den. Det nederländska inrikesflyget är också drabbat av den, men vilken omfattning den har i ett så litet land kan man ju ana. Den här skatten ska inte förväxlas med det som Frankrike har dragit i gång.

Min ena fråga är: Med en så förkrossande negativ opinion – varför lyssnar inte regeringen på era saksynpunkter? Ni har inte haft någon annan uppfattning än den förkrossande remissinstansen. Finns det, enligt er bedömning, något annat än sakskäl som talar för en sådan här skatt? Så till min andra fråga. Riksdagen har ju gjort uttalanden om att man ska öppna flygtrafiktjänsten och öppna för andra aktörer att agera inom det området. En utredning ska nu titta på detta eftersom man uppenbarligen har hamnat i konflikt eller åtminstone en uppriktig diskussion – för att uttrycka sig diplomatiskt – mellan Luftfartsstyrelsen och Luftfartsverket. Det är en viss kassako. Man tjänar lite pengar på det här monopolet. Min fråga är: Finns det något principiellt felaktigt, tycker Luftfartsverket och Luftfartsstyrelsen, i att öppna detta för fler aktörer? Hur ser konsekvenserna av monopolet ut? Jag skulle vilja höra hur Jan Fors från Växjö flygplats ser på det.

Ordföranden: Vi ska nog inte veckla in oss alltför mycket i flygskatten eftersom den inte tillhör utskottets beredningsområde. Jag lämnar ordet till Dan Lundvall.

Dan Lundvall: Jag börjar med den första frågan. Vi kan konstatera, och det gjorde vi också i vårt remissvar, att flygskatten huvudsakligen har ett fiskalt ursprung. Det är en fiskal skatt mer än en miljöskatt. Det skrev vi i vårt remissyttrande, och vid den uppfattningen står vi fast. När det gäller den andra frågan som handlade om flygkontrolltjänst vid flygplats är faktiskt Luftfartsverket en av initiativtagarna till att ta bort det monopol som Luftfartsverket har på flygkontrolltjänst vid flygplats, det vill säga att kontrollera flygplatsens omedelbara område. Det gör att vi hälsar en reglering välkommen. Det finns inte något överskott i flygkontrolltjänsten vid flygplatserna. Den verksamheten går med en ganska avsevärd förlust.

Nils Gunnar Billinger: När det gäller den senare delen av frågan har regeringen gett oss i uppdrag att föreslå regler för hur man ska öppna den delen för konkurrens. Det ligger i linje med vad som har hänt i Sverige och också med vad som har hänt på EU-nivå när det gäller att öppna delmarknader för konkurrens. Vi kommer att lämna ett förslag den sista april, vill jag minnas. På det här området, precis som på alla andra områden, handlar det om att titta på vilka regler som finns för att öppna marknaden för konkurrens. I nästa skede handlar det om att titta på hur man ska skapa tillträde för nya företag. Det är en annan typ av problematik. Som ekonom kan jag säga att vid alla tillfällen där man går från monopolproduktion till produktion i konkurrens måste man titta på båda de delarna. Vi kommer med ett förslag så småningom.

Hans Stenberg (s): Jag har en fråga till Anders Ehrling som också rör flygskatten. Jag kan förstå att ni argumenterar mot den med tanke på er roll. I samband med att vi tar budgeten ligger det ju också ett annat förslag på riksdagens bord som handlar om en fördubblad reseoms. Det skulle drabba inrikesresorna och alla anslutningsresor fullt ut. Vad jag förstår har den ingen bättre miljöeffekt än vad flygskatten har. Hur ser ni på en fördubblad reseoms? Varför ser man inget agerande utåt när det gäller den?

Anders Ehrling: En reseoms kommer naturligtvis att ha samma illavarslande konsekvenser för resenärerna och möjligheten att utveckla flygtrafiken som en miljöskatt kommer att ha. Vi pratar möjligtvis också om moms på skatten i det här avseendet. Vad de konsekvenserna innebär är det svårare att uttala sig om totalt sett. Det är helt klart så att när man staplar avgifterna på varandra – miljöskatt, flygskatt och moms – kommer vi att se en utveckling i Sverige som påminner om den vi hade i början av 1990-talet. Då inträffade samma sak. Man kombinerade över en natt en momspåлага med en flygskatt. Flygbolagen anpassar sig naturligtvis efter det. Vi kommer successivt att se linjer med svag bärkraft påverkas. En moms som inte har de undantag som är föreslagna för flygskatten kommer att slå generellt över hela inrikestrafiken, men möjligtvis hålla utrikestrafiken skyddad.

Runar Patriksson (fp): Jag tänker ställa en fråga till Anders Ehrling, Kerstin Göransson Lindberg och Dan Lundvall när det gäller inrikestrafiken och vad som görs för de flygplatser i Sverige som mår dåligt. Det är alla de som inte är någon av de sex som räknades upp. I anförandena har vi i dag hört sägas att flygfrakten är viktig för lönsamheten. Görs det något för att samordna persontransporter i inrikesflyget med fraktflyget för att förbättra lönsamheten för inrikesflygplatserna?

Vi som flyger på inrikesflygplatserna vill ju inte bli ett nytt Örebro. Som Dan Lundvall sade blir det inte rundare i Sverige om inte flyget går. Vi är oroliga vi som bor i Karlstad och flyger mycket därifrån. Vad görs på Arlanda för att inrikesflyget ska få bästa service när man kommer fram? Jag har flugit från Karlstad i åtta år. SAS har gett upp och satt sitt dotterbolag att flyga i stället. Det är sämre flygplan. Vi har flyttats från terminal 4 till terminal 3 på Arlanda. Satsningen på terminal 3 upplevs ganska negativt av många. Vad görs från central ort från SAS och från Luftfartsverket för att inrikesflyget ska få en bättre lönsamhet på Arlanda flygplats?

Anders Ehrling: Jag ska försöka bena upp det. Det var ju inte en fråga, utan ganska många. Jag börjar med frågan om flygfrakt och passagerartransport på inrikesflyget. Den flygfrakt som sker för inrikestrafik är i allt väsentligt post. När det gäller annan frakt kombineras den ofta med passagerartransporterna. Ren flygfraktsproduktion är förhållandevis liten, för att inte säga försumbar, när det gäller inrikestrafiken. När det gäller flygtrafik till och från mindre orter, där Karlstad möjligtvis kan vara ett exempel, är det ställt utom varje tvivel att när passagerarunderlaget minskar har flygbolagen två medel att möta det. Det ena är att försöka sänka sina kostnader till en sådan nivå att man kan upprätthålla lönsamhet. Jag har ägnat de senaste fem åren av mitt liv åt det.

Det andra sättet är att flyga med mindre flygplan eller med färre turer. Jag kan exemplifiera just när det gäller Karlstad. Ett flygbolag av SAS karaktär kommer till vägs ände när vi har provat med de minsta flygplan vi har och fortfarande inte kan upprätthålla lönsamhet. För vår del är det då dags att överge flygsträckan. Det är precis vad som har hänt i Karlstad. Det finns ytterligare ett antal svenska inrikesdestinationer där vi flyger med enbart våra minsta flygplan. När det inte bär sig återstår för ett flygbolag ingenting annat än att ge upp flygsträckan.

Kerstin Göransson Lindberg: På Arlanda har vi satsat mycket på inrikessidan det senaste året när det gäller resenärsflöden, framför allt på terminal 4. Vi gör allt vi kan för att värna inrikesprodukten. Vi försöker verkligen hitta så bra lösningar som möjligt för inrikestrafiken, eftersom det är en skör produkt just nu. Terminal 3 är en liten terminal. Det är svårt att göra så mycket av den. Vi försöker att göra vad vi kan av de fysiska förutsättningar som finns.

Sven Bergström (c): Ett alternativ för Karlstadsborna är ju att göra som vi i Gävleborg, nämligen att ta tåget. I Gävleborg har vi inte några flygplatser kvar sedan snabbtåget kom. Det är nog den utveckling vi kommer att se på avstånd upp till 35 mil. Det är uppenbart att det från många synpunkter är fördelaktigt att ta tåget. Som flera andra har sagt är flyget nödvändigt på de långa distanserna. Jag vill ställa en fråga till Kerstin Göransson Lindberg och möjligen också till någon företrädare för Luftfartsverket, Dan Lundvall, kanske.

Vi bereder just nu ett betänkande i trafikutskottet som handlar om luftfartsfrågor. En delikat fråga är flygplatskapaciteten i Mälardalen. Bromma är sedan många år en het fråga. Ska vi ha kvar Bromma? Hur ser det ut med kapaciteten på Arlanda för att ta emot ett ökat tryck om Bromma skulle avvecklas 2011, enligt nuvarande avtal? Kan man ta emot ökade flygtrafikrörelser och klara den kapacitet som behövs? Nu har vi ju Skavsta och Västerås som kanske kan avlasta något, men jag föreställer mig att det i första hand är Arlanda som får ta emot ett ökat flyg om Bromma avvecklas 2011.

Kerstin Göransson Lindberg: Arlanda kan ta emot den reguljära delen från Bromma. Men Bromma är ju en viktig flygplats för affärsflyget till och från Stockholm. Det stora problemet kring Bromma är var man gör av det. Det är väldigt viktigt för Stockholmsregionens näringsliv. Affärsflyget kan vi inte ta på Arlanda.

Dan Lundvall: Jag kan tillägga att om man lägger ned Bromma måste man sprida affärsflyget på de flygplatser som finns. Teoretiskt finns det kapacitet, men då får flyget avsevärda avståndsnackdelar till Stockholm. Luftfartsverkets uppfattning till sin styrelse är att man tills vidare bör behålla Bromma så länge frågan inte kan lösas på annat sätt. Det finns också en kapacitetsrisk involverad om man blandar stora och små flygplan. Det är ett av de grundläggande skälen till varför vi inte vill och inte på Arlanda kan ta emot den disparata flygtrafik som finns på Bromma.

Monica Green (s): Jag har två frågor. Den ena handlar också om fördubblingen av moms på personbefordran som Moderaterna har föreslagit. Nu hörde vi Anders Ehrling säga att det är ungefär lika illa. Jag skulle vilja ha en kommentar från Dan Lundvall och Joakim Lindholm som också har pratat om flygskatten. När jag räknar på det ser jag att det med en sådan fördubbling av moms inte bara är lika illa, utan mycket värre för er. Den andra frågan handlar om att vi alldeles nyligen firade internationella kvinnodagen. När jag ser ut över den manliga skara som finns här undrar jag om det finns jämställdhetsplaner och strategier för att fler kvinnor ska få möjlighet att göra karriär inom flygbranschen.

Joakim Lindholm: Jag kan börja med att svara på den sista frågan. Jag är här som undantag. Jag är den enda manliga personen i ledningsgruppen på Skavsta. Det får bli mitt svar på den frågan från vårt håll. När det gäller pålagor som moms och skatt är det självklart att det kan få förödande kon-

sekvenser för sådan trafik som vi har på Skavsta. Vi bygger ju på trafik som har ett lågpriskoncept. Vi var inne på det tidigare när det gäller reseavstånd från Stockholmsregionen. Med buss tar det en timme och 20 minuter till Skavsta. Ett av de försäljningsargument som finns är självklart priset. Det är otroligt viktigt att flygtrafiken kan hålla låga kostnader för att vi som flygplats ska kunna fortsätta att utvecklas.

Nils Gunnar Billinger: Jag kan svara på den andra frågan. Vi har, som alla myndigheter, ett regeringsuppdrag att titta på detta. Sådana regeringsuppdrag går ut på att vi ska se hur det ser ut både på den offentliga sidan och inom företaget. Det ska vi sedan rapportera tillbaka till regeringen. Så långt sträcker sig uppdraget. Vi bevakar och rapporterar tillbaka till regeringen hur det ser ut, sedan har vi naturligtvis egna strategier för den egna verksamheten. I övrigt finns det inga styrmedel. Det är upp till varje myndighet eller varje företag att ordna sin egen strategi.

Johnny Gylling (kd): Jag vill ställa min första fråga till Anders Ehrling på SAS. Det handlar om passagerarnas situation. Det är ju ett stort plus att det har blivit billigare att flyga. Man kan då acceptera att servicen minskar något. Men går ni inte lite för långt i er självbetjäningssiver? Man tar bort mycket personal från incheckningsservice. Det blir mycket strul och mycket köer. Apparaterna fungerar inte alltid när man ska checka in. Man behöver trots allt människor som man kan fråga och få hjälp av.

Jag har en fråga till Nils Gunnar Billinger också. Den handlar om flygsäkerheten. I vägtrafiken jobbas nu mycket med att få in alkohol i bilar. På flygsidan, där man är ett föredöme på säkerhetsområdet, hör man sällan någon diskussion om tekniken med alkohol. Då och då läser man i tidningarna att någon pilot har avvisats på grund av att han har varit berusad. Det händer trots allt. Finns det några sådana diskussioner inom Luftfartsstyrelsen inom det europeiska samarbetet?

Anders Ehrling: Det är riktigt. SAS är det flygbolag i världen som har nått allra längst med det vi kallar biljettlöst resande med möjlighet att checka in via sms eller Internet. Det är möjligt att en del av våra resenärer upplever det som att vi har gått för långt. Vi har till och med utvecklat systemet så långt att man när man kommer till flygplatsen kan vara helt resklar. Det bästa sättet att bedöma om vi har gått för långt är att fråga våra kunder. I samband med att vi gjorde den senaste stora omläggningen på terminal 4, inrikesterminalen, på Arlanda och erbjöd så gott som fullständig självbetjäning där genomförde vi en kundundersökning. Den visade att åtta av tio kunder var mycket nöjda med självbetjäningen. En dag med dåligt väder eller annat stök krävs det manuella rutiner och en kollega som kan hjälpa till. Det försöker vi faktiskt förse kunderna med. Jag tror att vi har lyckats hyggligt med det. I väldigt hög grad handlar det också om en beteendeförändring. Att checka in med sms har ökat kolosalt i popularitet. Jag kan rekommendera det.

Nils Gunnar Billinger: Jag vet inte om det pågår någon diskussion på europeisk nivå om de här frågorna. Däremot vet jag att det finns ett svenskt förslag. För några år sedan gjordes en utredning om hur luftfartslagen, som är från 1957, ska förbättras. Där har man tänkt igenom hur man ska hantera alkoholfrågor. Det ligger på statsmakternas bord.

Ordföranden: Då är det dags för kaffepaus.

Flygtrafik, infrastruktur och regionerna m.m.

Ordföranden: Vi återupptar trafikutskottets utfrågning om flygets roll som transportmedel nu och i framtiden. Vi har kommit till andra avsnittet som handlar om flygtrafik, infrastruktur och regionerna. Där lämnar jag ordet till Olle Sundin, Luftfartsverket.

Regionen, marknaden och framtiden

Olle Sundin, Luftfartsverket: Hej! Olle Sundin heter jag. Jag tycker att det är inspirerande att få berätta om det som är mitt dagliga värv. Jag är divisionschef vid Luftfartsverket. De kallar mig ibland för kusinen från landet, trots att jag pratar med Stockholmsdialekt. Jag är ansvarig för alla flygplatser inom Luftfartsverket utom de som ligger i Stockholmsregionen, alltså Arlanda och Bromma. Det börjar med Kiruna i norr och går ända ned till Sturup i söder. Jag ska på de här tio minuterna försöka ge er ett perspektiv på hur jag och vi i Luftfartsverket ser på regionen, marknaden och vad framtiden kan föra med sig.

Flygtrafiken avreglerades redan 1992. Jag tycker att det är i dag vi ser de största effekterna av den avregleringen i Sverige. Vi ser de positiva konsekvenserna, och vi ser även baksidan av avregleringen. Under de senaste åren av den här perioden har vi också sett en infrastrukturutbyggnad som kompletterar reseförutsättningarna. Vi pratade om väg och järnväg framför allt. Väg och järnväg påverkar oss mycket påtagligt. Jag ska ta ett alldagligt exempel. I Norrköping har Luftfartsverket sitt huvudkontor. Själv bor jag i Upplands Väsby. För 15 år sedan gick det sju inrikesflygningar om dagen mellan Norrköping och Arlanda. I dag, 15 år senare, är det lika långt mellan Stockholm och Norrköping som det var då. Men i dag kan jag sätta mig i min bil vid sjutiden och åka hemifrån för att sedan kliva in på min chefs kontor kvart i nio i Norrköping. Det finns inga förutsättningar för att flyga inrikesflyg mellan Norrköping och Arlanda längre. Det är ett tydligt exempel på att vägar och järnvägar kompenserats i infrastrukturen, så flyget utgör egentligen inte något positivt värde i det här fallet. Någon av frågeställarna pratade tidigare om avstånd mellan 30 mil och den här distansen. Där har vi ett tydligt exempel på det som sker.

Vi kan också se att det under de senaste åren sedan avregleringen, och som de sista effekterna av den som vi pratar om, sker en tydlig centrering av företag ute i regionerna. Företag flyttar ifrån olika ställen. Ett tydligt exempel är Kalmar som de senaste åren har förlorat Bombardier. Det innebär ungefär 1 000 jobb. Man har också förlorat ett företag som hette Isa, som tillverkade elektronik, 500 jobb. Det syns tydligt på resandevolymererna på Kalmar och det syns på andra ställen. Man kan peka ut ett antal orter i Sverige som har flyg där vi får sådana effekter. Det betyder i förlängningen att man kan ha två perspektiv på avregleringen. Avregleringen är en stor tillgång för priset på flygbiljetter. Det tror jag att vi alla har sett resultatet av. Jag återkommer till det perspektivet alldeles strax.

Det är flera talare som har pratat om vem som tjänar pengar på flyget i dag. Just nu på inrikesflyget, som jag jobbar med, ser jag väldigt ofta effekterna på de 16 flygplatser som jag är ansvarig för, och jag ser jättepositiva effekter i Göteborgsområdet. Jag ser jättepositiva effekter i Malmö på inrikesflyget. Men jag ser också baksidan, på flygplatserna i ytterkanterna, på flygplatserna som ligger på distanser 40 mil från Stockholm. Jag ser också konsekvenserna på flygplatser som ligger mycket, mycket längre ifrån, på orter som egentligen bara har alternativet flyg till Stockholm.

Det finns en marknadspotential, säger branschen. Branschen har också olika uppfattningar om den här marknadspotentialen i dag. Det kommer in nya aktörer. Det har det gjort de senaste åren. De har uppfattningen att deras koncept är mycket bättre än alla andras koncept. De har också en uppfattning om att marknaden kanske är större än de etablerade aktörerna anser. Det är ett traditionellt spel på en marknad. Den här typen av spel kan vi se på livsmedelssidan. Vi kan se den inom radio- och tv-handeln. Det finns olika uppfattningar om hur stor marknaden är och hur stor min position är. Just nu har vi ett utbud som jag inte tror att vi kommer att få behålla över tiden.

Jag var tidigare inne på tillväxtregioner och starka flygplatser. Jag ska komma tillbaka till det alldeles strax. Mot det står alltså andra områden med låg densitet, låg täthet på befolkning, och även konsekvenser av den här låga tätheten. Besöksnäringen ska jag också be att få återkomma till. Här visar jag en karta över Sverige. Den innehåller ett antal statliga flygplatser. Alla de lila punkterna är Luftfartverkets flygplatser. Det finns också ett antal kommunala flygplatser och ett antal privata flygplatser, inte så många. Vi har väldigt många flygplatser i Sverige. Jag var på en europeisk konferens för ett tag sedan. På den pratade man om att det finns ungefär 300 flygplatser för mycket i Europa. Vi har ett antal tydliga regioneffekter i vår verksamhet på Luftfartsverkets flygplatser. Vi har förutom Mälardalen, som Kerstin är ansvarig för, flygplatserna på västkusten, där jag har ansvaret. Göteborg är den dominerande flygplatsen. När vi pratar om Landvetter och Göteborg pratar vi om en stor flygplats i Sverige. Ur

ett europeiskt perspektiv är Göteborg-Landvetter en regionalflygplats. När vi använder ordet "regionalflygplats" i Sverige pratar vi oftast om Kalmar, Örnsköldsvik eller något sådant. Där ser ni de olika begreppen.

Vi är också ganska starka regionalt i södra Sverige. Dessutom har vi två orter i Norrland där vi har en hyfsad volym. Det är Luleå, längst upp i norr, och Umeå. Där har vi resenärsvolymerna runt 800 000–900 000 årspassagerare. Tittar vi på de orterna ser vi att de kan försörja oss med ett flyg som går flera gånger om dagen. Det finns ett antal utbud. I dag, när nästan alla aktörer säljer enkelbiljetter, är tidtabellen lika stor som det finns antal flygavgångar. Man kan välja mellan olika flygbolag. Man behöver inte vara lojal längre. Man kan vara illojal och få en jättebra tidtabell. Det finns en konkurrens på de här ställena. På den bild jag visar nu kan vi titta på den röda ringen. Min kollega från de kommunala flygplatserna, Janne Fors från Växjö, som kommer att prata senare, finns i den röda cirkeln, och jag har två flygplatser i den cirkeln. Ni kan se att det finns många fler. I den här cirkeln har Luftfartsverket flygplatser som har strax under 200 000 resenärer, som vi har i Kalmar. Vi har drygt 200 000 i Ronneby. Det är flygplatser som klarar av att ha ungefär tre fyra turer upp till Stockholm om dagen.

Om jag får uppehålla mig vid Kalmar en liten stund kan jag berätta att redan 1997 lämnade SAS flygningarna från Kalmar till Köpenhamn. Efter det kom Skyways in och körde en tid. Men så lämnade de flyget till Köpenhamn. Då tog ett företag som heter Swefly över och flög till Köpenhamn. Sedan lämnade de och ytterligare ett flygföretag, som hette European Executive, kom in och flög till Köpenhamn. Sedan gick det i konkurs, och nu har vi inget flyg till Köpenhamn längre. Men vi har, i bästa fall, fyra–fem turer om dagen upp till Stockholm. De är just nu rätt instabila. Baksidan av avregleringen är att vi har starka regionala nav, men vi har också väldigt svaga förutsättningar på mindre flygplatser. Man kan säga vad man vill när man diskuterar flygplatsernas fortsatta existens, men när jag kommer ut och pratar med de lokala företrädarna, näringsliv, kommuner och så vidare, säger alla: Vi måste ha vår flygplats. Om inte flygplatsen finns kvar kommer ett antal företag att flytta härifrån.

När jag var i Karlstad för några veckor sedan och pratade med Handelskammaren där sade man att man i sina interna undersökningar sett att om flyget försvinner från Karlstad försvinner 13 av de större företagen därifrån. De kommer att flytta sina huvudkontor. Som vi ser det är inte det här en flygbranschfråga numera, utan det är en regional fråga. Skälet till att det blir en regional fråga är att den här branschen är avreglerad, och aktörerna agerar utifrån förhållandevis enkla ekonomiska modeller, de som gäller för alla företagare på en avreglerad marknad: lönsamhet eller inte.

Jag kan se framför mig en regionalisering på flera ställen i Sverige. Det gäller definitivt flyget. Låt mig byta bild. Den här bilden såg ni tidigare. Den visar flygmarknaden. Den blå kurvan pekar på inrikesflyget. Jag tänker inte kommentera utrikesflyget. Men ni kan se att det totala resandet

från 1990 i stort sett har minskat med 2 miljoner och verkar hålla sig ganska konstant på den nivån. Det är också det vi tror, att vi har en mättnadsnivå på inrikesmarknaden i dag. Den kommer förmodligen att ligga på den här nivån.

Det som är vårt dilemma är just behovet av förbindelser till Stockholm från de här mindre orterna. Eftersom processen i sig är tämligen enkel, när lönsamheten inte finns där lämnar man för att koncentrera sig på andra orter eller reducerar helt enkelt sitt utbud. Jag ser ett antal orter som hotas just i dag när det gäller deras ordinarie utbud. Jag ser ett hot mot Kalmar i första hand. Jag ser ett hot mot Karlstad. Jag ser på sikt också ett hot mot Örnsköldsvik. Och jag kan fortsätta att gräva mig ned längs skalan. Då handlar det om fyra flygplan om dagen. Jag tror inte att det handlar om något stort miljöproblem. Jag tror att det snarare handlar om en förutsättning för att kunna bedriva verksamhet, ha sysselsättning och industri. Man kan ha hur många angreppssätt som helst på detta. Trots allt menar jag att den här frågan är väldigt enkel.

Det här är en bild som visar passagerarutvecklingen. Ni har säkert läst om det i tidningarna, och flera andra har pratat om tillväxt. Vi har en förmåga när vi kommunicerar i den här branschen att alltid prata tillväxt, och vi pratar passagerarsiffror. Det är sällan vi pratar lönsamhet. Här har vi en relation till 2001. Där kan vi se att Jönköping och Karlstad i stort sett har haft en halvering. Skulle jag gå lite längre tillbaka, till 1999, skulle vi se att det är mer än en halvering av volymen för Karlstad och Jönköping. De här siffrorna talar för sig själva. Om man tittar på förhållandet till 2005 och till 2004 ser man att det är ytterligare några flygplatser som har tillväxt. Men vi kan se en tydlig tendens för de fyra flygplatserna Karlstad, Jönköping, Kalmar och Sundsvall. Där har vi en situation där det backar.

För att en flygplats ska kunna ha livskraft utifrån ett företagsekonomiskt perspektiv och, den andra aspekt som jag skulle vilja lägga på det, för att kunna ha ett utbud, alternativ för att resa någonstans, behöver man en volym passagerare någonstans runt 400 000–600 000 årsresenärer. Då kan man försörja sina linjer till Stockholm. Dessutom kan man, om man ligger i södra Sverige, ha en linje till Köpenhamn eller något annat ställe där man kan ladda in i ett nav som kan försörja en med utrikesförbindelser. Det problem jag brottas med varje dag är snarare: Kommer det att finnas någon försörjning av det som regionens näringsliv behöver eller inte? I andra orter som Luleå och Umeå kommer vi att kunna ligga på de här volymerna så länge näringslivet ser ut som det gör. Umeå är ganska fascinerande. Där byter man runt 20 % av invånarantalet varje år. Det är ett klientel som är studenter som reser ganska friskt. De är ganska gynnade av de nya låga priserna.

Hur ser det ut i framtiden? Förutom det jag redan har sagt om regionalisering av flyget tror jag att den tillväxt vi kan se på ett antal orter och det vi kan bidra med från Luftfartsverkets sida handlar om besöksnäringen. Det handlar om de orter som är attraktiva, som det finns en turisttillväxt i.

Vi har gått in ganska kraftfullt i samband med att vi tog över flygplatsen i Östersund. Luftfartsverket kommer att ladda in med i storleksordningen 50 miljoner inom de fem sex närmaste åren i Östersund. Skälet till det är att vi tror tillsammans med Östersunds och Åres kommun och med företagen i Jämtland att det finns en tillväxtpotential. Den finns framför allt inom skid- och turistindustrin. Vi tror att inom en femårsperiod skulle vi kunna öka siffrorna. Redan första året har alla de här tillsammans gått in och satsat på alla icke-högtrafikveckorna och sänkt priserna kapitalt.

Vi gör en liknande satsning på Sturup i södra Sverige, Region Skåne. När vi går in och gör det här gör vi det i perioder av ett till två år. En satsning på Sturup för att få till nya flyglinjer och få in nya resenärströmmar till Skåne-regionen handlar i slutförhandlingarna om 8 kronor som någon ska ta fram per passagerare för att en ny aktör ska gå in. Dessa 8 kronor ska vi ställa mot 94 kronor som knäcker hela kalkylen när hela regionen samlas kring den. Det är de värden vi pratar om. Vi pratar om väldigt små marginaler varje gång när vi satsar. Det är ett arbete i Skåne som har handlat om ett och ett halvt till två år. Det är de perspektiv vi har.

Möjligheter och svårigheter med en regionalt ägd flygplats

Jan Fors, Växjö flygplats: Tack för inbjudan. Jag ska försöka ge den lilla aktörens perspektiv i en global infrastruktur. Det är inte alldeles lätt för en region att äga och driva en flygplats. Redan när jag förberedde mitt arbete konstaterade jag att jag har satt fel rubrik på mitt anförande. Det handlar inte om möjligheter och svårigheter, utan det handlar om att vara av nöden tvungen att driva en flygplats för att regionen ska ha en utveckling.

Lite kort om Växjö Flygplats AB. Vi har i dag två bolag inom vår flygplats – ett driftbolag som är Växjö Flygplats AB och ett marknadsbolag som heter Småland Airport – för att förbättra infrastrukturen med flyg till regionen. Vi är ägda i första hand av landstinget, det är vår huvudägare, och Växjö Alvesta kommuner är med. När det gäller trafikvolymerna har vi som alla andra i branschen haft svårigheter, framför allt sedan den 11 september, som andra har varit inne på. Vi har sett en ljusning under 2005, då det har vänt. Det är såväl privatesandet som har kommit tillbaka som företagen.

Regionalt flyg är väldigt intressant. Vi får mycket besök av företagare, mycket frågor och synpunkter runt det här med flyg. Då brukar jag alltid börja med att visa den här bilden om flyg i Kronoberg. Det gör jag inte bara för att försöka bevisa att de regionala politikerna i Kronoberg är aningen slöa med sitt beslutsfattande, utan det är för att bevisa vilken lång process det är att få till stånd en infrastruktur av den här karaktären i en region. Det tar många år. Man kan också reflektera över att i den här processen ställde regionen Kronoberg en fråga till regeringen om man inte ville driva flygplatsen. Den valde att svara nej. Men vi smålänningar är så skapta att då ordnade vi det själva. Utifrån ett regionalpolitiskt perspektiv

skulle man kunna ställa frågan: Varför väljer man att driva en flygplats? Egentligen fanns en sektorsmyndighet på Luftfartsverket som heter Luftfart och Samhälle, som tillsammans med länsstyrelsen gjorde en utredning. Här är svaret på frågan varför regionen väljer att driva en flygplats. Det är klart och tydligt bland de beslutsfattare som finns i viktiga organisationer och drivande företag i regionen att det är en nödvändighet att ha snabba kommunikationer. Oaktat om det är flyg eller vad det är vill man ha snabba kommunikationer. Man vill att alla kommunikationer ska fungera.

För Kronobergs del är regionens näringsliv väldigt orienterat mot export. Vi är 177 000 invånare. Det finns inte en chans att tillverka varor som skulle kunna säljas regionalt, utan vi exporterar så att säga både inom landet och utanför landets gränser. Då är det här en viktig fråga. Dessutom kan man se det i ett annat perspektiv. Flyget är den enda infrastrukturen som sätter Växjö på kartan internationellt och globalt. Flyget möjliggör att du i ett kommunikationshänseende när du ska resa till Växjö hittar Kronobergs län om du så befinner dig i Kuala Lumpur.

För politikerna är det arbetstillfällen det handlar om. Ska vi ha kvar Volvo Aero, Aerotech Telub med flera stora företag och ett livskraftigt universitet med en internationell inriktning behövs bra kommunikationer, och då behövs flygplatsen. De företag och den företagsamhet som vi vill syssla med i Sverige, de kunskapsbaserade tjänsteföretagen, är oerhört rese-intensiva. Hela produktionsapparaten sitter i humankapitalet. Då ska det inte vara på våra vägar och järnvägar utan det ska vara snabba resor, effektiva resor. När jag diskuterar med regionens företrädare är inte bara flygplatsens roll utan sådana jordnära frågor som transporter till flygplatsen, vilken tidtabell det finns för flygplatsen som man ägnar sig åt uppe på ledningsgruppsnivå i företagen i vår region. Ibland tycker jag att man glömmer bort att det faktiskt finns glesbygd även i södra Sverige. Vi har något som heter Glasriket hemma i Småland. Det är glasbruken som har gått samman och försöker driva en turistorganisation. Det senaste året har det kommit in en ny aktör, ett företag som heter New Wave och som i dag gör jättesatsningar i kommunen. Vår region är i stort behov av regionala satsningar och arbetstillfällen i en framtida näring, turism, där man bygger upp en varaktighet med hotell, besöksnäring med affärer, shopping runt ett för Småland så välkänt varumärke som konstglaset. Den satsningen kommer lite på skam om det inte finns något flyg från Kronobergs län.

Ett annat perspektiv som inte har berörts i dag är den situation vi utsattes för i södra Sverige förra vintern. I januari 2005 drog stormen Gudrun fram. Det finns faktiskt ett annat perspektiv utifrån en samhällsaspekt på en flygplats. När den första stormen drog fram genom Kronoberg över natten lördag till söndag blev jag uppringt 06.30 av flygledningscentralen i Göteborg som bad mig öppna flygplatsen. Jag kan lova att det inte var alldeles lätt att få tag på mina medarbetare, för det fanns inget telefonnät. Det var ännu svårare för mina medarbetare att ta sig till flygplatsen, för

vägarna var blockerade. Kl 11.00 landade första Herculesplanet från Sundsvall med linjeoperatör. Det är ett viktigt perspektiv med avseende på varför flyget är betydelsefullt för regionen. Man måste se det utifrån vilket ytterligare lidande det hade blivit för kronobergarna om de inte hade fått en snabb hjälp.

Det finns många utmaningar för en regional flygplats. Utjämningsbidraget är, som jag ser det, en ringa ersättning för det arbete vi gör med att upprätthålla en flyglinjeinfrastruktur i Kronobergs län. Det har över tid inte ökat. Men vi blir fler aktörer. Per den 1 januari 2006 kom Halmstad över till den icke-statliga gruppen av flygplatser i landet. De lär bli fler, det tror vi säkert. Vi har försökt kostnadseffektivisera. Vi har ett tiotal flygplatser som sedan 1999 har drivit ett projekt med att försöka få flygledningen konkurrensutsatt. Egentligen skulle man kunna uttrycka sig så här: Entusiasmen hos motparten för att driva fram detta har inte varit så stor. Därför välkomnar jag Billingers besked att han ser sitt uppdrag som att det här ska genomföras, att vi ska få en konkurrensutsättning på det här området.

Jag konstaterar också att Luftfartsverket har sänkt sina priser när det gäller flygledningskostnader gentemot flygbolagen, men man har inte gjort det mot flygplatserna. Någonstans har det skett en effektivisering som inte har kommit oss till del. Vi är en liten aktör och måste som alla andra få förhålla oss till det regelverk som finns inom flyget. I dag känner vi en stor oro över de regler som läggs fram från EU. 175 000 passagerare från en flygplats av Växjös storlek – det är något som inte ens finns på kartan i ett EU-perspektiv. Även om vi skulle slå samman alla icke-statliga flygplatser i Sverige har vi inte passagerarvolymen som är i närheten av vad som kan kallas för en liten flygplats i ett europeiskt perspektiv. För regionen är flygplatsen oerhört viktig. Vi måste titta på och verka för att den lilla flygplatsen faktiskt kan överleva även i en hårt reglerad värld. Det finns exempel på att vi tillsammans med myndigheter har lyckats väcka frågor där man har tagit en viss hänsyn till den lilla flygplatsen.

Skatter och avgifter: Man kan beskriva det från Kronobergs perspektiv. De företag som finns i Växjö och Kronoberg gör en kalkyl, för marknaden finns inte hos oss: Är det lönsamt eller icke lönsamt att ha kvar sin etablering i Växjö? När kostnaden blir större än intäkten då flyttar man. Så enkelt är det. Aerotech Telub är ett viktigt företag för Växjö, utifrån flera aspekter, inte minst den avknoppning som har skett i andra kunskapsbaserade företag i Växjö. Jag kan ta ett exempel. Det är Visma Spcs, ett dataprogramföretag som gör ekonomiprogram. Två medarbetare från AT Telub hoppade av och startade eget företag. Det var 2 för 20 år sedan, och i dag är de 250 medarbetare. Det växer med ungefär 20–25 anställda per år. Aerotech Telub gör naturligtvis en sådan här kalkyl. Det är ett kunskapsbaserat företag som har ett intensivt resande och där man har mycket konsulter som reser till sina kunder. Där räknar man med de här kostnaderna. Antingen lönar det sig, eller så lönar det sig inte.

Avslutningsvis vill jag bara säga att det kan bli en paradox av det hela. Det finns en stor oro bland de icke-statliga flygplatserna. Vi vet nämligen att de flygplatser som först drabbas när det blir marknadsförändringar är de små flygplatserna, och de små flygplatserna flygs av små flygbolag. Om de slås ut kan paradoxen bli att de flygplatser som man försöker undanta från flygskatteförslaget är de som först blir av med trafiken.

Flygets ramvillkor som en del av ett hållbart resande

Ordföranden: Då går vi över till avsnittet om flygets ramvillkor som en del av ett hållbart resande.

Hållbart flygresande år 2050?

Jonas Åkerman, KTH: Jag kommer från avdelningen för miljöstrategisk analys på KTH. Vad jag ska tala om här i dag är vad man kan konstatera är flygets största miljöproblem. Det är alltså utsläppen av växthusgaser. Jag kommer att ta ett lite längre tidsperspektiv än vad andra gjort här. Jag kommer att tala en hel del om 2050. Man kan tycka att det ligger väldigt långt borta i tiden. Men Airbus kommer med ett nytt flygplan under nästa år, världens största flygplan. Flygplan av den typen kommer fortfarande att flyga år 2050. I dag kommer det att vara ett väldigt effektivt flygplan, men år 2050 kommer det att tillhöra de sämsta flygplan som finns då. Det är väldigt långa ledtider i flygsektorn. Om man ska göra en förändring måste man börja i god tid.

Jag ska ta några nyckeldata här. Jag vill poängtera att det jag talar om här är alltså svenskars totala flygresande var det än sker, både inrikes och utrikes. Man kan konstatera att genomsnittssvensken flyger ungefär 300 mil per år, och det motsvarar en tur-och-retur-resa Stockholm–London. Det kanske inte låter så mycket, men det är ändå sex gånger mer än vad den genomsnittliga världsmedborgaren flyger. Det är viktigt att poängtera att nästan 90 % av svenskars flygresande är utrikes. Ofta ser man i statistiken inrikes flygresande. Då spelar flyget en väldigt liten roll, för det är bara drygt 10 % som man då talar om. Som andra talare har varit inne på är ökningstakten väldigt snabb. Vi har haft en fördubbling av flygresandet på ungefär 15 år. Sedan har man en kontinuerlig teknikeffektivisering av flygplanen, men den kan bara kompensera en del av det här. Det gör att utsläppen av växthusgaser fördubblas på lite drygt 20 år.

Flygfrakten är i dag en mindre andel, som det har sagts här, men ökningstakten är ännu snabbare än passagerarflygets. Man kan konstatera att i dag står flyget för ungefär en fjärdedel av transportsektorns totala utsläpp av växthusgaser med hänsyn tagen till både inrikes- och utrikesflyget. Det har gjorts en beräkning av energianvändning och klimatpåverkan från olika transportslag per personkilometer och en genomsnittlig beläggning för respektive transportslag. Bilen är normen och indexerad till 1. Flyget använ-

der ungefär 70 % mer energi per personkilometer än bilen. Den verkliga värstingen i klassen är inte alls bilen utan höghastighetsfärjorna, som alltså ligger långt över andra.

När det gäller klimatpåverkan vet vi att den är proportionell i förhållande till energianvändningen för alla transportslag utom flyget och tåget. För flyget är det så att det inte bara är koldioxider som bidrar till klimatpåverkan utan också utsläppen av kväveoxider och vattenånga på hög höjd. Det är bland annat det som bildar kondensstrimmor. Osäkerheten är stor hur stor den här effekten är, men den senaste forskningen säger att den totala effekten är mellan 1,6 och 5 gånger högre än från koldioxider. Här har man gjort ett antagande att den är 2 gånger högre, alltså en uppräkningsfaktor på 2. Det får effekten att flygets klimatpåverkan per personkilometer är ungefär 3 gånger högre än från bilresande.

Den här bilden visar klimatpåverkan i dag och ett scenario för 2050. På höjden på bilden har vi reslängd per person och dag för respektive transportslag, på bredden utsläpp av växthusgaser per personkilometer. Det innebär att arean på rektanglarna är proportionell i förhållande till utsläppen av växthusgaser. Man kan bland annat säga att i dag reser genomsnittssvensken drygt 40 kilometer per dag totalt med alla transportslag. Vi har gjort ett referensscenario för 2050. Då har vi använt trafikverkens prognoser och kompletterat med IPCC-scenario för flyget. Sedan har vi extrapolerat det för 2050, för det finns inte så långa prognoser. Om det är så att säga en låt-gå-utveckling när det gäller trafikvolymen får man ungefär en fördubbling totalt sett. För flyget får man ungefär en fyrdubbling av resandet. Här har vi räknat med ungefär 3 % ökningstakt per år för flyget, i dag är den över 5 %.

Sedan har vi kombinerat den utvecklingen med en kraftig teknikeffektivisering av alla transportslag. För flyget innebär det att man får ungefär 40 % bränslesnålare flygplan jämfört med i dag. Det är en ganska stor förbättring alltså. För bilar finns det ännu större potential, 60—70 %. Vad vi ser i det här scenariot är att flyget står för mer än dubbelt så mycket utsläpp av växthusgaser som hela bilresandet. Totalt sett står det för ungefär 22 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Hur mycket är det i förhållande till de långsiktiga klimatmålen? Det är alltså 2,3 ton utsläpp av koldioxidekvivalenter per svensk för flygresande. Man kan till exempel jämföra med EU:s mål på klimatområdet, där man har sagt att temperaturen på jorden inte ska tillåtas att öka mer än 2 grader för att undvika de värsta klimateffekterna, till exempel att Golfströmmen kollapsar. Om man ska nå det här tvågradersmålet behöver utsläppen globalt sett minska till mellan 1,8 och 3 ton koldioxidekvivalenter per capita till år 2050. Låt oss då jämföra de här två siffrorna – scenariot och målet – och vi ser att enbart utsläppen från flyget skulle kunna täcka hela utsläppsutrymmet, som ska räcka till alla samhällssektorer – industri, alla transporter och bostäder.

Det här gäller om man har fossila bränslen. Då kan man fråga sig: Finns det alternativa bränslen? Det finns egentligen två alternativ på lite längre sikt – dels att man tillverkar syntetisk kerosen, alltså samma sorts kemiska sammansättning som i dag men man gör det från biobränslen, dels att man tillverkar flytande väten. Men då måste man bygga om alla flygplan och all distribution. Inget av alternativen löser dock problemen med utsläpp av kväveoxider och vattenånga. En stor del av de utsläppen finns kvar där. Dessutom kan man råka ut för ett energiproblem i stället. Om man skulle producera flytande väte för svenskt flyg i det här scenariot skulle det krävas energi motsvarande hela dagens svenska kärnkraftsproduktion bara för flygbränslet.

Låt oss då titta på ekonomiska styrmedel. Där kan vi konstatera att i dag betalar flyget ingen skatt för koldioxid, ingen energiskatt och ingen moms förutom på inrikes resande. Det här gör att en liter flygbränsle kostar 4 kronor per liter, en liter bensin kostar 11 kronor. I dagsläget är det på världsmarknaden dyrare att köpa en liter flygbränsle än en liter bensin. Om man värderar klimatpåverkan från flyget på samma sätt som man värderar vägsektorns utsläpp, med 91 öre per kilo koldioxid, skulle det bli en merkostnad för flyget på 7 miljarder kronor. Det skulle innebära för en resa Stockholm–London tur och retur en merkostnad på ungefär 600 kronor. Det diskuteras inom EU om flyget ska vara med i systemet med handel med utsläppsrätter. Om det kan man säga att det är ett ”nja” från miljösynpunkt. Tanken är väldigt elegant. Det finns dock en del problem, och ett av dem är att man tar med en del av transportsektorn och lämnar en annan utanför.

Det är viktigt att klimatpåverkan inte bara handlar om koldioxider. Det finns en osäkerhet. Det är en väldigt mycket större effekt än den man får enbart från koldioxider antagligen. Mina siffror bygger på faktor 2. Det kan vara lägre men i värsta fall mycket större. Flygets utsläpp av växthusgaser skulle kunna ta upp hela utsläppsutrymmet för alla sektorer år 2050 om man vill nå tvågradersmålet, och det trots att man har en väldigt kraftig effektivisering. Många sätter sitt hopp till att vi ersätter flyget med järnväg. Det är inget oviktigt alternativ. Det har en potential, men jag skulle vilja säga att den ofta är överskattad. Det beror bland annat på att så mycket av flyget är utrikes. Det finns väldigt många linjer i Sverige som inte går att ersätta heller. Kanske 10 % av flyget skulle kunna ersättas med järnväg i dagens läge.

Till slut: Givet den förutsättningen att man vill ta klimatproblemen på allvar är det nödvändigt att flyget börjar betala för sina utsläpp av växthusgaser, som det inte gör i dag.

Teknik för miljövänliga flygplan

Robert Lundberg, Volvo Aero: Det är trevligt att få komma hit från industrin. Jag har lärt mig mycket på att höra på det som har sagts förut här i dag. Jag ska berätta hur vi ser på detta inom industrin och inom flygindustrin. Jag jobbar som ansvarig för EU-forskning på Volvo Aero där vi sysslar med flygmotorforskning. Jag tänkte börja med att berätta vad Volvo som företag säger om transporter. Volvo Aero är en del av hela Volvo med lastbilar och bussar och allt vad det innebär. Det som Volvo säger är att för att få en bra tillväxt i Europa krävs ett väl fungerande transportsystem. Transporter är blodomloppet i ekonomin. Det är det som möjliggör handeln och väl fungerande exportföretag.

Det skulle vara lätt för Volvo att hävda att lastbilar är lösningen på alla transportproblem, men vi är lite mer vidsynta som säger att alla transportslag behövs, alla transportslag behöver utvecklas, båtar, järnväg, flyg och vägtransporter. Däremot kan man inte blunda för att det finns utmaningar. Det finns problem med trängsel på vissa ställen i Europa så att det knappt går att komma fram på vägarna. Det finns också miljöproblem som man måste adressera, och där jobbar vi intensivt för att lösa dem. Volvos medicin på det här med transportsystemen – för det kommer att behövas mer transporter – är att satsa mer på infrastruktur, mer på forskning och utveckling för att lösa miljöproblemen i stället för att försöka tvinga från ett transportslag till ett annat.

Vi har hört ganska mycket siffror i dag på hur bra flyget är för samhället. Jag har några siffror som kanske betonar argumenten, att flyget skapar arbetstillfällen, både inom sin egen sektor och inom turism och handel. Det är viktigt för att etablera företag att det finns en närhet till flygplatser. Det är viktigt för att kunna verka på en större marknad. Flyget betalar för sin egen infrastruktur i form av landningsavgifter, fast man inte kallar dem för miljöavgifter. För att komma till vad jag egentligen ska prata om: Vad gör vi för att bli bättre miljömässigt? Man har inom Europa bildat en grupp som heter Acare, där man har tagit fram en vision för 2020 och en strategi för hur man ska nå dit. Inom den visionen har vi åtagit oss att satsa på att tillsammans försöka nå en minskad bränsleförbrukning och därmed en minskning av CO₂-utsläppen med 50 %. Vi satsar på att minska buller med 50 %, att minska kväveoxidutsläppen med 80 %, vilket är viktigt då även de bidrar till växthuseffekten och att titta på om vi kan göra någonting åt miljövänlighet vad gäller tillverkning och service.

Acare har enats om att för att nå detta är det inte bara att låta utvecklingen gå inkrementellt, som den gör i dag, utan vi måste komma fram till någon form av genombrottsteknologier. Eftersom vi inom industri och högskola har kommit fram till att det behövs mer pengar till forskning och utveckling för att nå målen tror vi att det kommer att behövas 70 % ökade satsningar både från EU och från ländernas sida på flygforskning.

Det är inte bara EU och industrin som står bakom detta, utan det är även högskolor, flygbolag, flygplatser och representanter för nationerna. Från Näringsdepartementet är det Hans Christer Olsson som är med i Acare. Vilka teknologier är det som är viktiga? Man kanske ska börja med att se på vad vi har gjort historiskt. När det gäller buller kanske ni minns att flygplan för 10–20 år sedan bullrade väldigt mycket. På bilden visas hur stora områden som har lika mycket buller. I det blå området är det ett 1970-talsflygplan som bullrar kring flygplatsen vid start och landning. I det röda området är det ett modernt flygplan som bullrar väsentligt mycket mindre, till och med i ett hälften så stort område som ett snabbtåg, som dessutom bullrar hela vägen från Bryssel till Paris.

Man har alltså lyckats väldigt väl med att utveckla teknologi för tystare flygplan. Om man har haft förmånen att se och höra det nya flygplanet Airbus A380 blir man förbluffad över hur fantastiskt tyst det är. Detta är också ett exempel på hur man har designat för en lokal bestämmelse på Heathrow flygplats. Man ville ha en produkt som kunde starta och landa på natten på Heathrow. Och det finns bullerregler som säger att man inte får bullra mer än på en viss nivå då. Här styrde alltså en lokal bestämmelse teknikutvecklingen för Airbus.

Tittar man på bränsleförbrukningen har det skett en fantastisk utveckling av flygplan och flygmotorer. På 1970-talet drog flygplanen ungefär 0,5 liter per mil och passagerare. I dag är man nere på ungefär 0,2 liter. Och den utvecklingen fortsätter. Om man tittar på biltrafiken har det inte varit riktigt samma utveckling, åtminstone inte i USA. Där tror jag att bränsleförbrukningen till och med har ökat under de senaste åren. Det drivs på av att flygbolagen behöver tjäna pengar, och man vill ha flygplan med så låg bränsleförbrukning som möjligt. Det är en konkurrensfaktor som styr tillräckligt hårt utan några skatter eller pålagor.

Nästa generations flygplan – Airbus A350, Boeing 787 Dreamliner – som är på väg att utvecklas just nu kommer att ha ytterligare 15–20 % lägre bränsleförbrukning. Det är vad man lovar sina kunder. Man kan göra en intressant jämförelse mellan en modern bil och ett modernt flygplan. Man har räknat på den faktiska lastfaktorn i fråga om transporter. I en europeisk mellanklassbil sitter normalt sett 1,1 person. Ett flygplan i Europa är i dag i genomsnitt till 75 % belagt med passagerare. Om man då räknar ut bränsleförbrukningen per passagerare hamnar man på en betydligt bättre nivå på flyget än på biltrafiken, vilket man kanske inte trodde.

Jag har tagit fram lite siffror ur en svensk rapport där det sägs att 2 % av de totala CO₂-utsläppen i Sverige kommer från flyget och att 6 % av transportsektorns CO₂-utsläpp kommer från flyget. Då går jag in på det mer tekniska, lite mer flygmotorteknologi. Det som man borde satsa på när det gäller forskning i Sverige och Europa för att lösa dessa miljöproblem är lättviktsmaterial för flygmotorer. Framdelen på motorn, stora strukturella delar och fläktblad kommer mer och mer att göras av kolfiberkompositmaterial. Kväveoxiderna kommer man att bli av med, till exempel

genom att utveckla katalytisk förbränning. Där är vi duktiga i Sverige, i Lund. I Acare är målet en minskning av kväveoxider med 80 %. Det tror vi går att genomföra.

Man kan satsa på aerodynamikforskning och på det viset få fram kompressorer och turbiner där man kanske kan plocka bort halva antalet steg och få en mycket lättare flygmotor. Här är vi också duktiga på flera högskolor i Sverige. Men som jag sade kommer det att behövas någon form av rejält tekniksprång. Och där tror vi att det är helt nya typer av motorer som behövs. Man kommer att försöka växla ned hastigheten på fläkten med en växellåda, ungefär som man gör i en turbopropmotor eller att ta vara på avgasenergin i form av värmewäxlare som då inte får vara alltför tunga, eller att helt enkelt utveckla en turbopropmotor som inte bullrar lika mycket som den gör i dag. Här finns det forskning i landet både på Volvo Aero och på många högskolor. Jag har nämnt Lund, Chalmers, Luleå, KTH och Cicomp, som är ett institut på kompositområdet. Så det finns duktiga spelare i Sverige.

Vi har tidigare talat om alternativa bränslen här. Etanol och metanol fungerar inte för flygplan. De har för lite energiinnehåll per kilo. Det blir alltså för mycket vikt att släpa med sig. Vätgas har problemet med att det blir för stor volym. Man får ett väldigt bulkigt flygplan som får mycket luftmotstånd. Så det tror vi egentligen inte heller kommer att fungera. Beträffande flygfotogen från bioråvara finns det forskning och verksamhet i Sverige. Så det är ett område som man borde satsa mer på. Och det kommer förmodligen att först komma som någon form av inblandning i den fossila flygfotogenen. Det gäller att den tillverkningen är ekonomiskt och miljömässigt konkurrenskraftig.

Sedan är det inte bara flygmotorer som bidrar till att göra flygplanen mer miljöanpassade. Man kan titta även på hur flygplanen ser ut och det sätt man flyger på. Tittar man på flygplansteknologi är det återigen lättviktsmaterial som man behöver satsa på. Boeings nya 787 kommer att bestå av en mycket stor andel kolfiberkomposit, och det ökar hela tiden. Även här är dynamik väldigt viktig, att kunna minska luftmotstånd och få snålare flygplan. Man tittar också på elektriska styrdon och att ersätta hydraulik med elektriska styrdon, få ned vikten på styrsystem. Som bilden visar kan man sätta motorerna ovanpå vingen och bulleravskärma så att de bullrar mindre från marken. Man kan flyga långsammare. Då drar de mindre bränsle. Sedan finns det ju en gräns för vad passagerarna går med på. De vill ändå använda flyget för att det är ett snabbt sätt att resa.

Flygtrafiksystem fick vi höra om från SAS. Och det var mycket lägligt en artikel i går i Ny Teknik om detta och hur man kan landa med glidflygning och därmed spara bränsle. Och genom att variera flyghöjden under *cruise* kan man helt eliminera kondensstrimmorna och ta bort hela effekten av att vattenångan bidrar till växthuseffekten. Det finns i dag ett amerikanskt bombplan som heter B2 och som har denna funktion för att inte bli upptäckt. Det kan styras så att det inte bildas kondensstrimmor.

Det gäller bara att flygledningssystemet tillåter den typen av flygning för trafikflyg också. Tätare avgångar och landningar gör att man slipper cirkla runt flygplatser så mycket. Rakare flygrutter spar också bränsle. Man kan göra mycket kring flygplatser för att göra det möjligt att på ett bättre sätt ta sig till flygplatserna med kollektivtrafik. Man kan också titta på detta med att taxa med elframdrivning på marken för att framför allt bli av med emissioner kring flygplatserna.

Som slutkläm på detta kan jag säga följande: Flyget är viktigt eftersom det skapar arbetstillfällen och är en förutsättning för tillväxt. Om man räknar på moderna flygplan och jämför med moderna bilar så drar flygplan mindre bränsle per passagerare. Flygplanens bränsleförbrukning har halverats sedan 1970-talet. Det är en rätt remarkabel utveckling. Vi har ett mål i Acare att minska bränsleförbrukningen med ytterligare 50 % till 2020. Vi har också ett mål att minska kväveoxidutsläppen med 80 %. Och man kan eliminera kondensstrimmor genom att styra hur man flyger. Vi tycker att rätt medicin vore att satsa mer på infrastruktur och flygteknisk forskning. Vi håller just nu på att tala om att försöka dra i gång ett demonstratorprogram i Sverige. Det är någonting som finns i andra länder i Europa men inte i Sverige, där man kan demonstrera miljövänlig flygteknik. Genom detta kan vi skapa en roll både för högskolor och för industri i Sverige att verka i fråga om framtidens miljövänliga produkter. Ska man införa styrmedel ska man försöka utforma dem så att de stimulerar till att man byter till nyare miljövänligare produkter. Ett bra exempel på detta är Heathrowexemplet som jag nämnde.

Ordföranden: Då går vi över till frågor.

Frågestund 2

Jan-Evert Rådström (m): Jag ska ställa en något udda fråga när man talar om flyget. Men även luftballonger kommer in här. Nils Gunnar Billinger sade att flyget är väldigt reglerat och inledde med att säga att man redan 1793 införde restriktioner i Paris i fråga om just luftballonger. Och EU-reglerna är i dag väldigt anpassade. Har vi helt anpassade regler, eller har Sverige lyckats bli bäst i klassen när det gäller regelsystem? Det är min fråga till Nils Gunnar Billinger.

Sedan skulle jag vilja ställa en fråga till luftballongsföretagen, till Casbar Andersson. Vi vet att Stockholm åtminstone har varit ett område där vi har haft ett väldigt trevligt inslag just med många luftballonger som är ett bra turistinslag. Hur fungerar den upprättade zonen runt Bromma i dag för luftballongsföretagen med tanke på just er verksamhet?

Nils Gunnar Billinger: Frågan var om vi har helt anpassade regler eller om vi är bäst i klassen. När det gäller EU-förordningar kan man säga att det inte finns något val. Alla länder ska ha samma förordningar. Så där finns inte den nationella bestämmelserätten kvar. Historiskt sett skulle jag

nog tro att man i Skandinavien har haft högre ambitioner när det gäller flygsäkerheten än i en del andra länder. Det kan man se på de mål som finns för verksamheten. Om jag kommer ihåg rätt så heter det att vi ska ha lägst samma flygsäkerhet som man har i andra jämförbara länder. Det är vad statsmakterna har sagt. Så det har nog funnits en högre ambition i Skandinavien än i andra länder. Det tror jag nog.

Casbar Andersson, Ballongföretaget Upp & Ner: För ballongnäringen i Stockholm har denna zon runt Bromma inneburit ett hårt slag, och branschen har nästan halverats företagsmässigt under de senaste åren. När man talar om säkerhet som ofta nämns, tidigare från Luftfartsverket och nu från Luftfartsstyrelsen, har det mig veterligen aldrig varit någon incident mellan en ballong och ett flygplan. Så det är inte säkerhet som vi talar om. Vi talar om regularitet och tillgång till luftrummet. Det är vad vi anser.

Karin Thorborg (v): Tidigare var det många som uttalade sig negativt om flygskatten men positivt om att inkludera flyget i handeln med utsläppsrätter. Båda skulle fördyra resorna. Jag har en fråga till Dan Lundvall. Du konstaterar mycket riktigt att det pågår diskussioner med Icao om denna handel. Men det går väldigt långsamt, och det lär dröja fram till tidigast 2014 innan man kan få denna handel. Och fram till dess slipper flyget ta sin del av ansvaret för klimatmålet. Jag undrar: Agerar Luftfartsverket på något sätt för att påskynda handeln med utsläppsrätter, eller vill man att flyget ska betala sin del av dessa utsläpp?

Sedan har jag också en kort fråga till Olle Sundin som gäller de olika villkoren för olika regionala flygplatser. Jag kan inte låta bli att jämföra Bromma flygplats med exempelvis Västerås flygplats. Inflygningen till Västerås flygplats sker över Mälaren, och i vägen finns en ö som är rekreationsplats för västeråsarna. Där har man nu ställt krav på att man måste avverka massvis med hektar skog för flygets skull för att man ska kunna landa på Västerås flygplats. När det gäller Bromma flygplats som ligger mitt i en storstad finns det inga krav på att man ska riva hus för att få landa där. Varför är det så stora skillnader?

Dan Lundvall: När det gäller handeln med utsläppsrätter verkar Luftfartsverket i sin nya roll. Luftfartsverket är inte längre en luftfartsmyndighet. Men i vår roll som flygplatshållare och infrastrukturhållare verkar vi i de internationella fora där vi har tillträde för att snabba på handeln med utsläppsrätter, i första hand inom EU eftersom handeln med utsläppsrätter uppfyller ett viktigt principiellt krav, nämligen att man riktar en miljöreglering mot produktionen som ju är det som man ska försöka hantera med dessa utsläppsrätter.

Olle Sundin: Det råkar vara så att jag inte är ansvarig för Bromma flygplats och inte heller för Västerås flygplats. Men om det inte finns någon västeråsare här finns det säkert någon som i alla fall kan ge någon indikativ förklaring till detta.

Nils Gunnar Billinger: Båda dessa frågor ligger inom Luftfartsstyrelsen. När det gäller handeln med utsläppsrätter har vi folk som deltar, dels i EU:s arbetsgrupper, dels i Icao:s arbetsgrupper. Vi väntar nu på ett initiativ från kommissionen som man kan svara på. Vi arbetar ganska intensivt med detta. Och ett flertal av våra medarbetare deltar rätt framgångsrikt i dessa arbetsgrupper.

När det gäller Västerås kan jag säga följande. För att man ska kunna landa måste man ha rimlig sikt. Det är också reglerat. Och i detta område i Västerås växte träden och blev helt enkelt för höga. Om man skulle ha hög skog i inflygningslinjen till Västerås flygplats skulle man behöva gå ned i flygplansstorlek så att man i realiteten kortar banan. Det fanns ett val där. Och jag tror att man gjorde en ny miljöprövning och kom fram till att man var tvungen att göra det som man gjorde. När det gäller Bromma flygplats yttrar vi oss ständigt över byggplaneärenden, både i Stockholm och på andra ställen, där vi talar om att man inte får bygga för högt i inflygningslinjen eftersom man då stör flygtrafiken.

Staffan Danielsson (c): Jag har en fråga till Olle Sundin och Jonas Åkerman. Miljöavgifter för flyget kommer säkert att införas och bör införas. Men frågan är: Hur ska de utformas, och ska Sverige ensidigt gå före eller ej? Olle Sundins anförande var tankeväckande. Det är ett allvarligt läge för de mindre flygplatserna. Och det är särskilt allvarligt ju längre från större flygplatser dessa flygplatser ligger. Efter avregleringen är detta inte längre någon flygbranschfråga, sade Olle Sundin. Det är en regional fråga. Jag utgår från att det också är en statlig fråga. Vi har ju statliga driftsbidrag och så vidare. Denna fråga kanske är mer retorisk. Men Olle Sundins recept var kanske inte återreglering, utan det handlade väl om regionala kraftsamlingar med rimligt fortsatt stöd. På vilket sätt anser han att dessa regionala kraftsamlingar kan ske?

Jag har en sista fråga. Det är uppenbart att med dessa mycket svaga kalkyler så innebär 94 kronor i ökad kostnad för passagerarna kanske tuvan som stjälpelasset. Olle Sundin var inne på det. Det innebär att samhällets ansträngningar på den ena sidan motverkas på den andra sidan. Frågan är om jag uppfattade detta rätt. Innebär den här ökade kostnaden en liten extra kostnad, eller är det tuvan som kan stjälpel hela lasset? Det finns ändå konkreta tankar i denna fråga i form av regeringsförslag. I motioner från allmänna motionstiden finns det förslag om moms och annat. Men det finns inte på bordet i form av regeringsförslag.

Olle Sundin: Frågan gällde de regionala kraftsamlingarna och vad som krävs. Sedan handlade det om tuvan som stjälpelasset. Jag jobbar så att säga mot lasset varje dag i olika sammanhang. På en liten regional flygplats brottas vi egentligen så att säga med ett ekorrhjul, det vill säga att när någon industri lämnar området och resandeunderlaget försvinner så minskar volymen årsresenärer. Och då minskar också förutsättningarna för att ha ett bra utbud. Mitt perspektiv är att 400 000–600 000 årsresenärer krävs för att man ska ha ett välfungerande och acceptabelt utbud. Det som

sker på flera ställen i dag är att utbudet börjar bli för dåligt. Det som då sker i upptagningsområdena är att man går ifrån sin egen närmaste flygplats för att man kräver mer frekventa förbindelser. Därför tror jag att vi på sikt får se en regionalisering.

Vad blir då åtgärderna från de regionala aktörerna? Jo, det blir att gå samman. I Stockholmsområdet är det inte ovanligt att man har 40–50 minuters resväg till flygplatsen. Men regionalt har man betydligt kortare restid till flygplatserna. I ett område måste man kanske acceptera att man har längre resväg för att få ett bättre utbud, och man måste satsa gemensamt på dem. Det finns många exempel på det. Vi har tre–fyra flygplatser i Värmlandsområdet som har väldigt små volymer.

Jonas Åkerman: Frågan var om Sverige kunde gå före. Jag tror i princip på systemet med handel med utsläppsrätter. Men det finns några problem. Det kanske inte kommer till stånd förrän 2013. Och resten av transportsektorn kommer inte att komma med ens då. Man får en sned konkurrens. Om man tittar på dagens priser på utsläpp i detta system är de ungefär 20 öre per kilo koldioxid. Det kan man jämföra med 91 öre per kilo koldioxid som man betalar på bensinskatten plus en massa andra skatter.

Jag tror att det finns utrymme för att gå före. Man kan inte gå för mycket före. Det är helt klart. Men det finns andra länder, till exempel Storbritannien, som har en skatt på flygpassagerare, och Frankrike håller på att införa det. Jag tror att man behöver göra någonting. Den flygskatt som man diskuterar nu finns det väldigt många brister i. Och den måste snarast ersättas med något bättre, till exempel att man har skatt på beräknade utsläpp från flygningar, först kanske inrikes sedan bilateralt.

Björn Hamilton (m): Jag hade några frågor kvar från förra omgången som jag inte riktigt fick svar på. Det handlade bland annat om hur miljöanpassad SAS flygplansflotta kunde vara och hur snabbt det kan gå med utbyte av plan och så vidare.

En annan fråga handlade om flygplatssituationen i Stockholmsområdet. Vad gör Luftfartsverket för att trycka på statsmakterna för att få någonting gjort i denna fråga? Vi kan inte ha en situation där man ska lägga ned Bromma flygplats och inte göra någonting annat. Det fordrar en stor framförhållning om man ska åstadkomma en ny flygplats i Stockholm. Jag är naturligtvis för att vi ska bibehålla Bromma flygplats, men det är inte säkert att det blir så.

Sedan har jag en ny fråga som gäller Jonas Åkermans redovisning. Vi ska vara medvetna om att utvecklingen i världen, ekonomin i världen, inte hade sett ut som den gör om vi inte hade haft flyget. Flyget har drivit på och gagnat globaliseringen och de länder som behöver en kraftig ekonomisk utveckling. Med anledning av det vill jag veta i vilken mån Jonas Åkerman i sina prognoser har tagit hänsyn till den tekniska utvecklingen av bland annat motorer och annat som vi har fått redovisat här. Dina prognoser ger ju en väldigt dystert bild av framtiden i och med att vi är så

beroende av flyg. Men har du tagit hänsyn till vad som kan hända, eller har du gjort några scenarier om vad som behöver göras åt tekniken inom flyget för att vi ska kunna upprätthålla en hyfsad miljö?

Kerstin Göransson Lindberg: Dan Lundvall nämnde tidigare att det är Luftfartsverkets absoluta uppfattning att Bromma flygplats ska vara kvar. Vi jobbar för det på alla fronter som vi kan. Vi vill också ha ett snabbt besked eftersom det är ganska svårt att driva en flygplats med avskrivningar fram till 2011 och göra det på ett vettigt sätt. Så vi skulle gärna vilja ha ett besked om detta och jobbar för det. Vi jobbar också tillsammans med näringslivsföreträdare i regionen, och framför allt Handelskammaren, för att få näringslivet att ställa upp. Det är ju viktigt att också brukarna kliver fram och talar om att Bromma flygplats är viktig för Stockholm och affärlivet där.

Jonas Åkerman: Jag ska först göra en kommentar om flygets betydelse. Det är självklart att flyget har haft en väldigt stor betydelse. Men om man ser på klassisk ekonomisk teori är det så att om man inte betalar för sina externa effekter i form av utsläpp är det en överkonsumtion av flyg egentligen, eller hur? Om man kan betala för dem har man betalningsvilja för dem också.

När det gäller tekniken har jag antagit att flygplanen blir 40 % effektivare till 2050. Så det är en väldigt stor förbättring. Jag tror att det är en relativt optimistisk skattning av vad man kan göra till 2050. Robert Lundberg talade om en vision på minus 50 %. Men den tror jag inte på. I alla rapporter som jag har läst, och jag har läst ganska många, sägs det att 40 % är relativt optimistiskt till 2050.

Avslutning

Ordföranden: Jag vill tacka alla inblandade och alla som har bidragit till denna hearing. Detta lär vara trafikuskottets första hearing om flyget. Så det kanske var på tiden att vi gjorde detta. Protokollet från denna hearing kommer att finnas som en bilaga i trafikuskottets betänkande TU5 under maj månad. Jag vill återigen tacka er alla för att ni har medverkat i denna utfrågning och för att den har blivit så bra.