

Till finansutskottet

Finansutskottet beslöt den 15 april 1999 att bereda övriga utskott tillfälle att yttra sig över 1999 års ekonomiska vårproposition (1998/99:100), i vad avser den ekonomiska politiken och utgiftstaket m.m. (yrkandena 1–5) och vissa skattefrågor (yrkandena 25–28) jämte de motioner som kan komma att väckas, allt i de delar som berör respektive utskotts beredningsområde.

I detta yttrande behandlar trafikutskottet yrkande 4 i propositionens förslag till riksdagsbeslut, innebärande att riksdagen såvitt avser den ekonomiska politiken och utgiftstaket godkänner den preliminära fördelningen av utgifterna på utgiftsområden åren 2000–2002 som riktlinje för regeringens budgetarbete, i de delar som berör trafikutskottets beredningsområde.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- 1998/99:Fi14 yrkande 5 (delvis) av Carl Bildt m.fl. (m),
- 1998/99:Fi15 yrkande 4 (delvis) av Alf Svensson m.fl. (kd),
- 1998/99:Fi16 yrkandena 8 och 23 (delvis) av Lennart Daléus m.fl. (c),
- 1998/99:Fi17 yrkande 4 (delvis) av Lars Leijonborg m.fl. (fp).

Preliminär fördelning av utgifter på utgiftsområden åren 2000–2002

Regeringens förslag

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner den preliminära fördelningen av utgifterna på utgiftsområden under åren 2000–2002 enligt tabell 7.1 i propositionen. Under ett totalt utgiftstak för staten för nämnda tre år återfinns en fördelning av dessa belopp på 27 utgiftsområden. För utgiftsområde 22 Kommunikationer föreslås ramar om 25 260 miljoner kronor för år 2000, 24 674 miljoner kronor för år 2001 och 25 001 miljoner kronor för år 2002. I förhållande till redovisade beräkningar i budgetpropositionen för år 1999 innebär ramförslagen för åren 2000 och 2001 en minskning med 1 339 miljoner kronor respektive 915 miljoner kronor. Regeringen säger sig vid beräkningarna ha förutsatt vissa utgiftsminskningar åren 2000–2002 vad gäller väghållning, upphandling av interregional trafik, övrig verksamhet inom kommunikationsområdet, forskning m.m.

Regeringen konstaterar att anvisade medel för genomförandet av de åtgärder som ingår i den nationella väghållningsplanen, i stomnätsplanen för järnvägar och i länsplanerna för regional transportinfrastruktur helt har förbrukats under år 1998. Detta innebär att också tidigare anslagssparanden, härrörande från förseningar i utbyggnaden av vägar och järnvägar, helt har förbrukats. Även om de framlagda förslagen till ramar innebär att vissa planerade åtgärder i de fastställda investeringsplanerna inte kommer att kunna genomföras under perioden säger sig regeringen ha ambitionen att upprätthålla en fortsatt god väg- och järnvägsstandard genom att hålla drift- och underhållsinsatserna på en hög nivå.

Vägar

Regeringen konstaterar att det hittillsvarande arbetet för ökad trafiksäkerhet på vägnätet inte har givit avsedda effekter. Därför krävs kraftfulla åtgärder. Regeringen kommer att omprioritera medel från byggande av stamvägar till sådana åtgärder på vägnätet som ger ökad trafiksäkerhet. Som följd härav kommer vissa vägbyggnadsprojekt att senareläggas. För att trafiksäkerhetsmålen för åren 2000 och 2007 skall nås krävs emellertid ytterligare omprioriteringar. Regeringen ser möjligheter till omprioriteringar inom ramen för Vägverkets verksamhet. Sålunda bör verkets interna administration kunna effektiviseras. Vidare bör verkets arbete med sektorsuppgifter kunna begränsas till främst åtgärder som har god effekt på miljö och trafiksäkerhet. En långsiktig kostnadssänkning kommer att inledas redan under år 2000. Det medelsutrymme som härigenom uppkommer kan användas för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder på hela det statliga vägnätet i syfte att nå uppsatta trafiksäkerhetsmål. Regeringen betonar i sammanhanget att omfördelningarna inte får drabba prioriterade områden såsom ombyggnadsåtgärder på det regionala vägnätet eller satsningen på åtgärder för ökad tillgänglighet för funktionshindrade i kollektivtrafiksystemet.

Järnvägar

Regeringen bedömer att de utgiftsbegränsande åtgärderna under år 1999 och de utgiftsnivåer som föreslås för åren 2000–2002 inte kommer att menligt påverka vidmakthållandet av befintliga järnvägar. Däremot kommer inte samtliga planerade åtgärder i de fastställda investeringsplanerna att kunna genomföras under denna period.

IT-området

Regeringen framhåller betydelsen av utbyggnaden av avancerad infrastruktur och höjning av IT-kompetensen så att den nya tekniken skall bli mer tillgänglig för alla i hela landet. Den inhemska IT- och elektronikbranschen bör ges förutsättningar att snabbt växa i bredd och volym.

Motionsförslag

I motion Fi14 framhåller Carl Bildt m.fl. (m) att transportpolitiken som övergripande strategi måste grundas på efterfrågan på miljöanpassade transporter. Enligt motionärerna utgör den underdimensionerade infrastrukturen i Sverige ett hinder för företagens expansion och medför svårigheter vid nyetableringar. Moderaterna vill mot den bakgrunden öka väganslagen med 3,2 miljarder kronor under treårsperioden och med dessa medel påbörja ett särskilt vägbyggnadsprogram. Med hänsyn till den bekymmersamma situationen i Stockholmsområdet bör en del av dessa medel utnyttjas för investeringar där. Det föreslagna medelstillskottet skall också gå till att återta eftersatt underhåll. I motionen riktas kritik mot regeringen för att den ekonomiska vårpropositionen saknar varje antydan om hur storstädernas trafikproblem skall lösas. Inte heller anvisar regeringen någon finansiering av det för hela landets järnvägstrafik så viktiga "tredje spåret" i Stockholm. Propositionen innehåller inte heller något ställningstagande till frågan om tunneln genom Hallandsås. Motionärerna efterlyser ett beslut som möjliggör ett utnyttjande av den investering på över 2 miljarder kronor som redan gjorts i detta projekt.

I motion Fi15 betonar Alf Svensson m.fl. (kd) betydelsen av goda transporter för Sveriges tillväxt. Motionärerna noterar att regeringen i den ekonomiska vårpropositionen anför att ett väl underhållet väg- och järnvägsnät med hög trafiksäkerhet är nödvändigt för att skapa goda förutsättningar för näringsliv och boende i hela Sverige. Trots detta avser regeringen att göra stora nedskärningar av vägunderhållet. I förhållande till regeringens förslag föreslås i motionen ytterligare medel för vägunderhåll, 250 miljoner kronor för år 2000, 100 miljoner kronor för år 2001 och 150 miljoner kronor för år 2002. De föreslagna medelstillskotten skall enligt motionen delvis finansieras genom en omfördelning inom utgiftsområdet. Härutöver framhåller motionärerna att de farligaste vägsträckorna bör byggas om till fyrfiliga vägar med mittbarriär.

Goda kommunikationer är en förutsättning för att hela Sverige skall utvecklas, framhåller Lennart Daléus m.fl. (c) i motion Fi16. Med hänsyn till den dåliga vägstandarden måste insatser för drift och underhåll samt bärighetshöjande åtgärder prioriteras. I motionen föreslås därför att ramen för år 2000 ökas med 500 miljoner kronor i förhållande till regeringens förslag. Vidare föreslår motionärerna att det inom ramen avsätts medel för att snabbfärjan mellan fastlandet och Gotland skall kunna gå i trafik året runt. Kostnaden för detta beräknas till 22 miljoner kronor. Slutligen anføres i motionen att regeringen i förhandlingarna om EU:s regionalpolitiska stöd bör ta med infrastruktursatsningar, eftersom dessa så tydligt främjar företagsutveckling och befolkningsutveckling i områden som får strukturstöd.

I samma motion aktualiseras frågan om en utbyggnad av IT-kommunikationerna. Enligt motionärerna råder det bred enighet om att det enda medium som på sikt kommer att klara de informationsvolymerna det blir fråga om i ett utbyggt IT-samhälle är optiska fibrer. Den mest kostsamma delen av fibernätet är den som går sista biten in i hemmen. Här finns dock risk för att

monopolsituationer uppstår. I storstäder och större tätorter kommer med all säkerhet fiber till hemmen mycket snart. Samtidigt finns risk för att större delen av landet ställs utanför utvecklingen. Därmed kan informationstekniken bidra till en ökning, snarare än till en minskning, av de regionala klyftorna i landet. Av tradition har staten tagit på sig ansvaret för stora infrastrukturinvesteringar. Så bör fallet vara även på IT-området, menar motionärerna. I enlighet härmed bör staten ansvara för att det byggs ett finmaskigt optiskt fibernät, där alla hushåll och företag i landet ansluts till knutpunkter. Mellan dessa knutpunkter bör kommersiella aktörer ta det huvudsakliga ansvaret för infrastrukturen. Staten bör vidare på lika villkor till alla operatörer tillhandahålla det accessnät som skulle uppstå. Mycket talar enligt motionärerna för att den finmaskiga infrastrukturen bör hanteras av ett statligt verk eller bolag. Regeringen bör redan i budgetpropositionen för år 2000 presentera ett förslag om den institutionella lösningen och den praktiska finansieringen av ett finmaskigt fibernät (yrkande 8).

Lars Leijonborg m.fl. (fp) konstaterar i motion Fi17 att regeringen har tvingats gå i den av Folkpartiet förordade riktningen innebärande en lägre ram för utgiftsområde 22. Motionärerna accepterar regeringens bedömningar vad gäller väganslaget för åren 2000–2002. Vissa besparingar bör också kunna göras i fråga om banhållning. Rederistödet bör kunna avvecklas.

I motionen aktualiseras också frågan om alternativa former för finansiering av infrastrukturinvesteringar. I ett läge med otillräckliga resurser kan samhällsekonomiskt angelägna projekt komma till genomförande utan att statens budget belastas av en tung investeringskostnad. Enligt motionärerna är trafiklösningar i eller kring storstäderna mest intressanta i sammanhanget.

Trafikutskottets ställningstagande

I tabellen nedan redovisas regeringens förslag till ramar för utgiftsområde 22 Kommunikationer för åren 2000–2002 samt de olika partiernas förslag till ändringar i förhållande till regeringens förslag.

Utgiftsområde 22 Kommunikationer (miljoner kronor)

	År 2000	År 2001	År 2002
Regeringen	25 260	24 674	25 001
Moderata samlingspartiet	-1 517	-1 722	-722
Kristdemokraterna	+210	+60	+110
Centerpartiet	+500	+500	+500
Folkpartiet liberalerna	-1 800	-1 800	-1 800

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar investeringar i samt drift och underhåll av vägar och järnvägar. Utgiftsområdet omfattar även sjöfart, luftfart, post, telekommunikationer, forskning samt övergripande informationsteknikfrågor. För år 1999 uppgår de totala utgifterna enligt statsbudgeten till 25,5 miljarder kronor, varav 21,1 miljarder kronor till väg och järnväg.

Riksdagen beslutade i mars 1997 (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) om en utveckling av transportinfrastrukturen som skall främja ett miljöanpassat och trafiksäkert transportsystem och bidra till tillväxt och sysselsättning i alla delar av landet. Sammanlagt skulle 190 miljarder kronor användas för att förverkliga inriktningen under planeringsperioden. Riksdagsbeslutet har legat till grund för trafikverkens infrastrukturplaner för perioden 1998–2007. I april 1997 fick Vägverket och Banverket med anledning av riksdagsbeslutet uppdrag och direktiv angående den långsiktiga planeringen av transportinfrastrukturen inom sina respektive områden. I mars 1998 inkom Vägverket till regeringen med förslag till en nationell plan för vägtransportsystemet, innefattande bl.a. ett förslag till nationell väghållningsplan. Samtidigt redovisade Banverket ett förslag till stamnätsplan. I juni 1998 fattade regeringen beslut om fastställelse av den nationella väghållningsplanen respektive stamnätsplanen. Besluten innebar vissa avvikelser i förhållande till verkens förslag.

I samband med sitt inriktningsbeslut våren 1997 godkände riksdagen regeringens förslag om en ny form av länsbaserad regional investeringsplanering för samtliga trafikslag. Beslutet i denna del innebar att de regionala väghållningsplanerna och de s.k. LTA-planerna ersattes av trafikslagsövergripande länsplaner avseende nyinvesteringar och förbättringsåtgärder i regional infrastruktur. Sammanlagt skulle 32 miljarder kronor användas för sådana åtgärder under planeringsperioden. Merparten av dessa medel har av regeringen fördelats på regioner och, av s.k. regionberedningsgrupper, på län.

I skrivelse 1998/99:8 redovisade regeringen för riksdagens kännedom en sammanfattning av innehållet i Vägverkets och Banverkets planer och i länsplanerna samt regeringens ställningstaganden. Riksdagen hade inga erinringar mot vad regeringen där anförde (bet. 1998/99:TU5, rskr. 1998/99: 150).

Utskottet kan konstatera att regeringens förslag till ramar för utgiftsområdet innebär vissa neddragningar i förhållande till de beräkningar som redovisades i budgetpropositionen för år 1999. Vidare konstaterar utskottet att Moderaterna och Folkpartiet vill göra ytterligare besparingar under den kommande treårsperioden medan Kristdemokraternas och Centerpartiets förslag ligger på en något högre nivå än regeringens. Utskottet delar den grundläggande bedömning som kommer till uttryck i motionerna, nämligen att goda kommunikationer är en viktig förutsättning för tillväxt i hela landet. Enligt det transportpolitiska beslut som riksdagen fattade våren 1998 är det övergripande målet för transportpolitiken att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266).

Riksdagens inriktningsbeslut i mars 1997 innebär, som framgår ovan, att sammanlagt 190 miljarder kronor skulle användas för att förverkliga inriktningen under planeringsperioden 1998–2007. Utskottet anser att denna volymmässiga inriktning bör ligga fast. Samtidigt kan utskottet konstatera att det övergripande målet om balans i statens finanser samt nödvändigheten av att väga resursförbrukningen inom transportområdet mot andra angelägna samhällsbehov framtingat en viss sänkning av ambitionsnivån under planeringsperiodens första år. Detta har medfört att samhällsekonomiskt viktiga

infrastrukturprojekt inte har kunnat komma till utförande inom planerad tid. Dessutom har inte tillräckliga resurser kunnat avsättas för underhåll av och förbättringsåtgärder på den befintliga infrastrukturen. Till följd härav är vägnätet inte överallt av den standard som vore önskvärt. Bristen i vägstandarden innebär inte bara försämrade framkomlighet utan får också icke önskvärda trafiksäkerhets- och miljökonsekvenser. Mot denna bakgrund noterar utskottet med tillfredsställelse regeringens i propositionen deklarerade ambition att trots framtvingade resursneddragningar under treårsperioden 2000–2002 hålla drift- och underhållsinsatserna på en hög nivå. Liksom regeringen bedömer utskottet att det i nuvarande statsfinansiella läge är bättre att skjuta upp vissa kostnadskrävande nyinvesteringar och att i stället satsa en förhållandevis stor del av tillgängliga resurser på att vidmakthålla den befintliga transportinfrastrukturen.

Även om vägnätet inte överallt kunnat hållas i ett tillfredsställande skick vill utskottet betona att staten under senare år gjort stora ansträngningar för att förbättra situationen. Utskottet vill i sammanhanget erinra om riksdagens beslut år 1993, vilket innebar att den tioåriga s.k. bärighetssatsning som påbörjades år 1987 skulle utökas, och om det s.k. infrastrukturbeslutet år 1997, som innebar att den utökade satsningen skulle fullföljas till år 2003. Beslutet innefattade bl.a. satsningar på att återta eftersatt underhåll på vägnätet, rekonstruktion av vägar samt tjälsäkringsåtgärder. Utskottet konstaterar också att åtgärder för ökad bärighet, rekonstruktion och tjälsäkring i länsplanerna för regional infrastruktur för perioden 1998–2007 tas upp till ett sammanlagt belopp av 8,8 miljarder kronor, vilket motsvarar ca 30 % av hela det belopp som regeringen anvisat till dessa planer.

Utskottet har nyligen (bet. 1998/99:TU9) uttryckt stark oro över att den fleråriga positiva utvecklingen i riktning mot ett minskat antal dödade och svårt skadade i vägtrafiken har brutits. Mot den bakgrunden välkomnar utskottet att regeringen aviserar kraftfulla åtgärder för att den s.k. nollvisionens mål skall kunna förverkligas. Med hänsyn till betydelsen av en god trafiksäkerhet anser utskottet i likhet med regeringen att en viss omprioritering av medel från byggande av stamvägar till trafiksäkerhetshöjande åtgärder på vägnätet, liksom vissa besparingar inom Vägverkets administration måste accepteras. I sammanhanget noterar utskottet att de aviserade insatserna för en höjd trafiksäkerhet, enligt vad regeringen betonar, inte får drabba sådana prioriterade områden som ombyggnadsåtgärder på det regionala vägnätet eller satsningen på ökad tillgänglighet för funktionshindrade i kollektivtrafiksystemet.

I en av de motioner som nu behandlas, Fi17 (fp), framhålls att alternativa former för finansiering av infrastrukturprojekt är intressanta, särskilt i tider med otillräckliga budgetresurser. Denna fråga har utskottet nyligen behandlat i sitt av riksdagen godkända transportpolitiska betänkande (bet. 1998/99:TU8). Med anledning av motioner i ämnet konstaterade utskottet att det nu gällande transportpolitiska beslutet från 1998 förutsätter att drift, underhåll och investeringar i huvudsak även fortsättningsvis skall finansieras med statliga anslag utifrån en samhällsekonomisk grundsyn. Detta hindrade inte, betonade utskottet, att alternativa finansieringsformer prövades. Med hänvis-

ning till pågående beredningsarbete var dock utskottet inte berett att tillstyrka någon riksdagens åtgärd med anledning av motionerna. Utskottet, som inte ändrat uppfattning, vill dock framhålla att det ser mycket positivt på att frågan om alternativa finansieringsformer övervägs.

I motion Fi14 (m) föreslås att väganslagen ökas, bl.a. för att få till stånd investeringar i Stockholmsområdet. Motionärerna är också kritiska till att regeringen i vårpropositionen inte anvisar någon finansiering av det s.k. tredje spåret. Frågan om Stockholmsregionens trafiklösningar har utskottet nyligen behandlat i sitt transportpolitiska betänkande våren 1999 (bet. 1998/99:TU8). Där framhöll utskottet bl.a. att det med tanke på trafiksystemens nationella betydelse är ett riksintresse att Stockholmsregionens trafikproblem kan lösas. Vidare uttalade utskottet att en framtidsanpassad och hållbar trafiklösning kräver långsiktiga beslut som förutsätter att berörda parter agerar gemensamt. Vad gäller spårkapaciteten i Stockholm framhöll utskottet att en fortsatt utbyggnad är nödvändig på sikt om den lokala, regionala och nationella tågtrafiken skall kunna utvecklas. Enligt utskottets mening kunde en utbyggnad av ett tredje spår i ytläge vid Riddarholmen, i kombination med en vägtunnel som ersättning för Centralbron, medföra en ökad trafikkapacitet över Mälaren samt väsentligt förbättra miljön i centrala Stockholm och göra de kulturhistoriska värdena i området mer tillgängliga. Utskottet kunde därför med tillfredsställelse konstatera att staten och Stockholms stad gemensamt uttalat att ett tredje spår förutsätter en helhetslösning som innebär att Centralbron ersätts med en biltunnel. I samma betänkande noterade utskottet att Banverket tillsammans med Vägverket och Stockholms kommun utreder de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för alternativa åtgärder, bl.a. ökad spårkapacitet, i centrala Stockholm. Vidare noterades att Näringsdepartementet kommer att engagera sig i storstadsregionernas transportsystem och därvid lägga särskild vikt vid möjligheterna att långsiktigt lösa de finansiella förutsättningarna för att genomföra storstadsprojekt.

I motion Fi14 (m) efterlyses ett beslut som möjliggör ett utnyttjande av den investering på över 2 miljarder kronor som lagts ner i Hallandsåsprojektet. Utskottet vill med anledning härav erinra om att frågan om Hallandsåsprojektets framtid för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Beredningen innefattar bl.a. en noggrann analys rörande de samhällsekonomiska och miljömässiga konsekvenserna av ett fullföljande och alternativa lösningar. Som utskottet tidigare anfört (bet. 1998/99:TU5) bör resultatet av beredningsarbetet avvaktas.

I motion Fi15 (kd) förordas att de farligaste vägsträckorna byggs om till fyrfilig väg med mittbarriär. Utskottet vill med anledning härav erinra om att försök pågår med mittbarriär i form av ett s.k. vajerräcke på en sträcka av E 4 i Gävleborgs län. Enligt vad utskottet erfarit har försöket hittills visat sig ha positiva trafiksäkerhetseffekter. Mot bakgrund av metodens kostnadseffektivitet, särskilt i jämförelse med alternativet att bygga ny motorväg, vill inte utskottet utesluta att den kan komma till mer allmän tillämpning. Det bör emellertid ankomma på i första hand regeringen och Vägverket att ta ställning till denna fråga.

I motion Fi16 (c) föreslås att medel avsätts för att den nya höghastighetsfärjan mellan fastlandet och Gotland skall kunna gå i trafik året runt. Utskottet har nyligen (bet. 1998/99:TU6) avstyrkt ett motionsyrkande av samma innebörd, bl.a. med hänvisning till att regeringen i nästa budgetproposition avser att återkomma till frågan om utformningen av ett godstransportstöd för Gotland.

I motion Fi16 (c) uttalas att staten bör ta ansvar för utbyggnaden av ett finmaskigt optiskt fibernät. Enligt motionärerna talar mycket för att den finmaskiga infrastrukturen, som skall innefatta alla hushåll och företag i landet, bör hanteras av ett statligt verk eller bolag. Frågor om en digital infrastruktur har nyligen utförligt behandlats i trafikutskottets betänkande Informations-samhället inför 2000-talet (bet. 1998/99:TU4). Av betänkandet framgår att regeringen i juli 1998 tillsatte en särskild utredare med uppdrag att undersöka tillgången till avancerad informations- och kommunikationsteknisk infrastruktur ur ett regionalt och socialt perspektiv (dir. 1998:61). Utredaren skall presentera förslag till hur staten i samverkan med näringsliv och teleoperatörer kan medverka till att en god regional och social täckning av avancerad informations- och kommunikationsteknisk infrastruktur kan uppnås. Uppdraget skall redovisas senast den 11 juli 1999. Trafikutskottet noterar i sammanhanget att regeringen i vårpropositionen (utg.omr. 22) framhåller betydelsen av en utbyggd avancerad infrastruktur liksom en höjning av IT-kompetensen så att den nya tekniken blir mer tillgänglig för alla i hela landet.

I motion Fi17 (fp) förordas en avveckling av det s.k. rederistödet. Frågan om det statliga stödet till sjöfarten har senast behandlats av trafikutskottet i budgetbetänkandet hösten 1998 (bet. 1998/99:TU1). Av utskottets redovisning framgår bl.a. att regeringen, Vänsterpartiet, Miljöpartiet de gröna, Sveriges redareförening och fackförbundet SEKO den 16 november 1998 enades om hur det statliga stödet till sjöfarten borde utformas. Enligt uppgörelsen skall stödet bygga på den s.k. bruttomodellen, som innebär full återbetalning av skatt för tillfälligt anställda och stöd till de sociala avgifterna med 58 000 kr. per årsarbetskraft fr.o.m. år 1999 t.o.m. år 2001. Utskottet sade sig se mycket positivt på uppgörelsen och instämde i bedömningen att den skapade förutsättningar för en god utveckling av svensk sjöfartsnäring. Vidare noterade utskottet att stödet skulle utvärderas. Med hänvisning härtill föreslog utskottet att riksdagen skulle ställa sig bakom överenskommelsen. Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets hemställan (rsk. 1998/99:79). Utskottet, som står fast vid sin uppfattning, anser att det ännu är för tidigt att ta ställning till frågan om statligt stöd till sjöfarten efter utgången av den period som nämnda överenskommelse omfattar.

Med hänvisning till vad som ovan anförts tillstyrker trafikutskottet för sin del regeringens förslag till utgiftsramar för utgiftsområde 22 Kommunikationer för åren 2000–2002. Trafikutskottet anser att riksdagen bör avslå motionerna Fi14 (m) yrkande 5 (delvis), Fi15 (kd) yrkande 4 (delvis), Fi16 (c) yrkandena 8 och 23 (delvis) och Fi17 (fp) yrkande 4 (delvis).

Stockholm den 7 maj 1999

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

I beslutet har deltagit: Monica Öhman (s), Per-Richard Molén (m), Jarl Lander (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Christina Axelsson (s), Elizabeth Nyström (m) och Viviann Gerdin (c).

Avvikande meningar

1. Preliminär fördelning av utgifter på utgiftsområden åren 2000–2002

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Jan-Evert Rådström (m) och Elizabeth Nyström (m) anför:

Transportpolitiken måste grundas på kundernas efterfrågan och krav på miljöanpassade transporter. Den underdimensionerade infrastrukturen i Sverige utgör ett hinder för företagens expansion och försvårar nyetablering. Enligt Moderata samlingspartiets uppfattning bör väganslagen ökas med 3,2 miljarder kronor under treårsperioden 2000–2002 för att ett särskilt vägbyggnadsprogram skall kunna påbörjas. Medelstillskottet bör till en del användas för att återta eftersatt underhåll. Med hänsyn till den bekymmersamma situationen i Stockholmsområdet bör en del av medlen också utnyttjas för investeringar där. Vi moderater noterar med förvåning att den ekonomiska vårpropositionen saknar varje antydning om hur storstädernas trafikproblem skall lösas. Inte heller anvisas någon finansiering av det för hela landet så viktiga ”tredje spåret”. Vidare sägs i propositionen ingenting om Hallands-åsprojektets framtid. Regeringen bör i denna fråga fatta ett beslut som möjliggör ett utnyttjande av den investering på över 2 miljarder kronor som redan gjorts i projektet.

Ramen för utgiftsområde 22 Kommunikationer bör för åren 2000–2002 fastställas till 23 743 miljoner kronor, 22 952 miljoner kronor respektive 24 279 miljoner kronor. Ett sådant ställningstagande innebär att riksdagen bör bifalla motion Fi14 (m) yrkande 5 i denna del. Regeringens förslag till utgiftsramar och övriga nu behandlade motionsyrkanden bör avslås.

2. Preliminär fördelning av utgifter på utgiftsområden åren 2000–2002

Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd) anför:

Goda transporter är en förutsättning för Sveriges tillväxt. Trots att regeringen i den ekonomiska vårpropositionen anför att ett väl underhållet väg- och

järnvägsnät med hög trafiksäkerhet är nödvändigt för att skapa goda förutsättningar för näringsliv och boende i hela Sverige vill regeringen göra stora nedskärningar inom väghållningen. Vi kristdemokrater anser att väghållningen i förhållande till regeringens förslag för treårsperioden 2000–2002 bör tillföras 250 miljoner kronor, 100 miljoner kronor respektive 150 miljoner kronor. Finansieringen bör delvis lösas genom en omfördelning inom ramen för utgiftsområde 22.

Vi föreslår att ramen för utgiftsområde 22 för åren 2000–2002 beräknas till 25 470 miljoner kronor, 24 734 miljoner kronor respektive 25 111 miljoner kronor. Innebörden av detta ställningstagande är att riksdagen bör bifalla motion Fi15 (kd) yrkande 4 i denna del. Regeringens förslag till utgiftsramar samt övriga nu behandlade motionsyrkanden bör följaktligen avslås.

3. Preliminär fördelning av utgifter på utgiftsområden åren 2000–2002

Viviann Gerdin (c) anför:

Goda kommunikationer är en förutsättning för att hela Sverige skall utvecklas. Centerpartiet anser att insatser för drift och underhåll samt bärighetshöjande åtgärder på vägnätet måste prioriteras. För år 2000 föreslår vi till dessa ändamål ytterligare 500 miljoner kronor. Vidare anser vi att regeringen i förhandlingarna om EU:s regionalpolitiska stöd även bör ta med infrastruktursatsningar, eftersom dessa så tydligt gagnar företagsutveckling och befolkningsutveckling i områden som åtnjuter strukturstöd. Som ett led i ansträngningarna att förbättra kommunikationerna mellan Gotland och fastlandet bör inom anslagsramen medel avsättas för åretruntrafik med det nya höghastighetsfartyget. Kostnaden för detta har beräknats till 22 miljoner kronor.

Som redovisas i motion Fi16 (c) råder det numera bred enighet om att det enda medium som på sikt kan klara de informationsvolymerna som blir aktuella i ett utbyggt IT-samhälle är optisk fiber. Enligt vår mening bör staten ansvara för att det byggs ett finmaskigt optiskt fibernät, genom vilket alla hushåll och företag i landet ansluts till knutpunkter. Mycket talar enligt vår uppfattning för att den finmaskiga infrastrukturen bör hanteras av ett statligt verk eller bolag. Redan i budgetpropositionen för år 2000 bör regeringen presentera ett förslag om den institutionella lösningen och den praktiska finansieringen av ett finmaskigt fibernät.

Centerpartiet föreslår att ramarna för utgiftsområde 22 för budgetåret 2000–2002 fastställs till 25 760 miljoner kronor, 25 174 miljoner kronor respektive 25 501 miljoner kronor. Av det anförda följer att riksdagen bör bifalla motion Fi16 (c) yrkandena 8 och 23 i denna del. Regeringens förslag och övriga nu behandlade motionsyrkanden bör avslås.

4. Preliminär fördelning av utgifter på utgiftsområden åren 2000–2002

Kenth Skårvik (fp) anför:

Folkpartiet liberalerna kan konstatera att regeringen i sina ställningstaganden till ramar för utgiftsområde 22 Kommunikationer för åren 2000–2002 har

tvingats gå i den av Folkpartiet förordade riktningen, innebärande en lägre ram. Vi accepterar regeringens bedömning vad gäller vägenslaget för åren 2000–2002.

Särskilt i ett läge med otillräckliga budgetresurser är det enligt vår uppfattning viktigt att finna alternativa finansieringsformer. Så har i Sverige hittills skett vad gäller Arlandabanan och Öresundsförbindelsen. Möjligheten bör kunna utnyttjas i större utsträckning. Därigenom kan nämligen samhällsekonomiskt angelägna infrastrukturprojekt genomföras utan att statens budget belastas av en tung investeringskostnad. Finansieringen av projekten kan ske antingen genom att trafikanterna erlägger avgifter eller genom att Vägverket hyr anläggningarna. En kombination av dessa finansieringsmodeller är också möjlig. Av störst intresse i sammanhanget är trafiklösningar i och kring våra storstäder.

I övrigt anser vi att vissa besparingar kan ske på banhållning och att rederistödet bör avvecklas.

Folkpartiet föreslår att ramarna för utgiftsområde 22 för budgetåren 2000–2002 fastställs till 23 460 miljoner kronor, 22 874 miljoner kronor respektive 23 201 miljoner kronor. Detta ställningstagande innebär att riksdagen bör bifalla motion Fi17 (fp) yrkande 4 i denna del samt avslå regeringens förslag och övriga nu behandlade motionsyrkanden.