

Till arbetsmarknadsutskottet

Arbetsmarknadsutskottet beslöt den 19 mars 1998 att bereda utbildningsutskottet, trafikutskottet respektive näringsutskottet tillfälle att avge yttrande över proposition 1997/98:62 Regional tillväxt – för arbete och välfärd i de delar som berör respektive utskotts beredningsområde jämte de motioner som kan komma att väckas med anledning av propositionen i motsvarande delar.

I detta yttrande behandlar trafikutskottet avsnitt 6.2.2.2 Infrastrukturen för kommunikationer i propositionen utom den del som rör Botniabanan vilken överlämnats till trafikutskottet och som kommer att behandlas i trafikutskottets betänkande 1997/98:TU10 Transportpolitik för en hållbar utveckling.

Vidare behandlar utskottet följande motionsyrkanden:

1997/98:A12 av Barbro Andersson och Ingrid Andersson (båda s),
1997/98:A17 av Kjell Ericsson (c),
1997/98:A18 av Rolf Dahlberg och Patrik Norinder (båda m),
1997/98:A20 yrkandena 4 och 9 av Carl Bildt m.fl. (m),
1997/98:A21 yrkandena 3–7, 9 och 26 av Olof Johansson m.fl. (c),
1997/98:A22, yrkandena 9, 11, 32 och 33, av Dan Ericsson m.fl. (kd),
1997/98:A23 yrkandena 3 och 4 av andre vice talman Görel Thurdin (c),
1997/98:A29 yrkandena 4 och 5, av Sven Bergström (c),
1997/98:A31 yrkandena 5–7 av Lennart Rohdin (fp),
1997/98:A33 yrkandena 3, 4 och 6 av Elver Jonsson m.fl. (fp),
1997/98:A35 av Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s),
1997/98:A37 av Laila Bäck och Leo Persson (båda s),
1997/98:A40 av Rune Berglund och Mona Nyberg (båda s),
1997/98:A41 av Leo Persson och Laila Bäck (båda s),
1997/98:A44 yrkandena 6 och 7 av Owe Hellberg (v),
1997/98:A46 yrkande 2 av Marianne Andersson (c),
1997/98:A47 yrkandena 8–11 av Gudrun Schyman m.fl. (v),
1997/98:A53 av Lilian Virgin och Ingibjörg Sigurdsdóttir (båda s),
1997/98:A54 yrkandena 11–13 av Birger Schlaug m.fl. (mp),
1997/98:A55 av Axel Andersson m.fl. (s),
1997/98:A56 av Axel Andersson m.fl. (s),
1997/98:A58 yrkande 4 av Siri Dannaeus (fp),
1997/98:A59 av Elizabeth Nyström (m).

1.1 Motionsförslag

Carl Bildt m.fl. (m) riktar i motion A20 invändningar mot propositionens *beslutsunderlag* på trafikområdet och konstaterar att de föreslagna åtgärderna redan i stor utsträckning ingår i trafikverkens ordinarie investeringsplaner. Motionärerna påtalar vidare att propositionen inte innehåller någon konsekvensbeskrivning av hur förslagen skall finansieras. Enligt motionen har regeringen utnyttjat möjligheten att föra medel mellan anslagen för vägar och järnvägar utan att höra riksdagen. Riksdagens kontrollmakt har därmed minskat. Motionärerna anser att det presenterade beslutsunderlaget är så bristfälligt att de flesta av propositionens förslag bör avslås i avvaktan på att konsekvensbeskrivningar utarbetas.

Gudrun Schyman m.fl. (v) efterlyser i motion A47 *särskilda utredningsinsatser*. Enligt motionärerna bör vägarnas beskaffenhet i Norrlands inland utredas med tanke på turismen. På järnvägsområdet föreslår motionärerna att en rad olika järnvägsprojekt utreds närmare. Det gäller bl.a. en upprustning av Västerdalsbanan med banförlängning till Sälen, utbyggnad av Norrbottenbanan och biltåg. En utredning bör vidare genomföras om behovet av vägar och järnvägar och godsterminaler för att öka möjligheterna till ett utvecklat samarbete inom Barentsregionen.

1.2 Trafikutskottets ställningstagande

Beslutsunderlag

Trafikutskottet anser att regeringen inom kommunikationsområdet redovisar en rad angelägna insatser som den avser att genomföra utifrån regional- och näringspolitiska utgångspunkter. Enligt utskottets mening är det värdefullt att riksdagen får möjlighet att ta del av regeringens planer och bedömningar för att ytterligare stärka trafiksystemets funktion och förbättra tillgängligheten så att förutsättningarna för regional utveckling och utjämning förbättras.

När det gäller användningen av de medel som anvisats till investeringar och underhåll av trafikens infrastruktur vill utskottet erinra om innebörden av riksdagens beslut år 1997 med anledning av regeringens proposition *Infrastrukturinriktning för framtida transporter* (1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174). Beslutet innebär bl.a. att medelsanvändningen sker enligt ett samhällsekonomiskt planeringssystem där riksdagen fastställer målen, infrastrukturinriktningen och de ekonomiska ramarna medan planeringen och beslutsfattandet för enskilda projekt kännetecknas av en långtgående decentralisering. Det betyder att regeringen fastställer Vägverkets och Banverkets investeringsplaner och därmed har möjlighet att tidigarelägga vissa investeringar som har särskild regionalpolitisk betydelse inom de ramar som riksdagen tidigare har angett. Utskottet anser att denna rollfördelning är ändamålsenlig och lämplig.

Trafikutskottet vill vidare erinra om att regeringen för år 1998 har fått en begränsad möjlighet att föra anslagsmedel mellan vägar och järnvägar (prop. 1997/98:1 utg.omr. 22, bet. 1997/98:TU1, rskr. 1997/98:104). Utskottet

framhåll i detta sammanhang att det är viktigt att värna riksdagens ställning när det gäller anvisning av anslag till olika ändamål. Utskottet ansåg dock att det, med hänvisning till att riksdagen nyligen hade fattat beslut om tioårsplaner för investeringar i och underhåll av vägar och järnvägar, var svårt att beräkna behovet av anslagsmedel för nästa budgetår. Av dessa skäl borde regeringen detta år i begränsad utsträckning få föra över medel mellan väg- och järnvägsanslag. Utskottet förutsatte att regeringen för riksdagen skulle redovisa hur anslagen använts.

I enlighet med detta beslut har regeringen den 19 mars 1998 beslutat att omföra ca 750 miljoner kronor från Banverket till Vägverket. Av regeringens beslut framgår att medlen skall användas för tidigareläggningar av väghållningsåtgärder enligt den nationella väghållningsplanen och länsplaner för regional transportinfrastruktur samt för tidigareläggning av investeringar i kollektivtrafikanläggningar, förbättring av miljö och trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken i enlighet med regionala planer. Enligt regeringsbeslutet skall Vägverket särskilt prioritera åtgärder på riksväg 45 samt åtgärder som medför höjd bärighet på vägnätet, rekonstruktion och förbättring av vägnätet samt ökat belägningsunderhåll.

Enligt utskottets mening är det värdefullt att det omfattande anslagssparandet inom Banverket, som uppgick till drygt 2 miljarder kronor vid utgången av år 1997, genom regeringens beslut omförts till för samhället angelägna insatser i vägnätet som kan starta redan under pågående år. De åtgärder som regeringen enligt propositionen avser vidta bidrar positivt till att skapa tillväxt och regional balans i landets olika delar. Trafikutskottet anser därför för sin del att riksdagen bör avslå motion A20 (m) yrkande 9.

Särskilda utredningsinsatser

Trafikutskottet delar den uppfattning som framförs i motion A47 (v) att det finns en rad frågor som det är angeläget att utreda inför den fortsatta planeringen av trafikens infrastruktur. Genom det planeringssystem som riksdagen lagt fast ges enligt utskottets mening goda förutsättningar för att en allsidig belysning skall kunna ske av olika trafikfrågor. Något riksdagsinitiativ bedöms därför inte nu vara erforderligt. Trafikutskottet avstyrker därför för sin del motion A47 (v) yrkande 8 i denna del. Syftet med motionsyrkandet förutsätts dock till väsentlig del komma att tillgodoses.

2 Vägar

2.1 Regeringens bedömning

Enligt propositionen har *riksväg 45* mellan Göteborg och Karesuando samt vissa anslutande vägar stor betydelse för näringslivets och arbetsmarknadens funktion i Norrlands inland. Riksväg 45 har dock inte i konkurrensen med andra mer trafikerade stråk framgångsrikt kunnat attrahera vare sig nationella investeringsmedel utifrån lönsamhetskriteriet eller EU-bidrag. I Vägverkets förslag till nationell väghållningsplan ingår ombyggnad av riksväg 45 främst på vissa punkter i Dalarnas län med början vid länsgränsen mot Värmlands

och Jämtlands län. I Västerbottens och Norrbottens län föreslås en delvis annan strategi med förstärkningsåtgärder och vissa justeringar av befintlig väg. Kostnaden för de föreslagna åtgärderna är ca 650 miljoner kronor. Av propositionen framgår att regeringen avser att tidigarelägga vissa av investeringsåtgärderna på riksväg 45 så att 80 % av dem kan utföras inom tre år.

Av propositionen framgår vidare att särskilda insatser kommer att göras för *upprustning och underhåll av vägnätet*. Regeringen avser tidigarelägga åtgärder i de nationella och regionala planerna så att eftersatt underhåll kan börja tas igen. Enligt propositionen kommer vidare rekonstruktionen av vägnätet att forceras liksom satsningar göras på att höja bärigheten. Regeringen bedömer att de planerade insatserna kommer att ha en särskild betydelse för Norrlandslänen.

Regeringen anger att *E 4:ans sträckning vid Sundsvall* utgör en besvärlig flaskhals för stora delar av vägtrafiken till och från norra Sverige. Det är därför av stor vikt för hela vägtrafikstrukturen längs Norrlandskusten att projekteringen av den nya förbifarten kan påbörjas snarast. För närvarande planeras byggnationen i huvudsak komma att ske efter år 2007. Av propositionen framgår att regeringen avser att medverka till att förberedelsearbetet kan fortsätta så att frågan om finansieringen kan behandlas i beslutet om den nationella väghållningsplanen inför nästa planperiod för perioden 2002–2011.

2.2 Motionsförslag

Önskemål om ökade insatser för *upprustning och underhåll* av vägnätet i olika delar av landet framförs i ett flertal motioner.

I motion A21 av Olof Johansson m.fl. (c) framhålls att det finmaskiga vägnätet utgör en viktig förutsättning för näringslivet. För att investeringar i större transportförbindelser skall få avsedd effekt krävs att hela vägnätet har en tillfredsställande standard. Mot denna bakgrund föreslås att en tioårig plan läggs fast för att hårdbelägga grusvägar som har en trafikintensitet på 150 fordon per dygn eller mer. Centerpartiet anser vidare att de enskilda vägarna skall återfå möjligheten att få del av medel avsatta för bärighetshöjande åtgärder, det s.k. bärighetspaketet.

Elver Jonsson m.fl. (fp) påtalar i motion A33 att vägunderhållet länge har varit eftersatt i skogslänen. Speciellt har problemen varit stora i Västernorrlands och Jämtlands län beroende på att det i dessa län finns färre riksvägar än på andra håll. Det är därför angeläget enligt motionärerna att vägarna i dessa län förbättras så snart som möjligt.

Kjell Ericsson (c) betonar i motion A17 att det är väsentligt att vägarna i Värmland förbättras. Den i propositionen nämnda upprustningen av riksväg 45 föreslås därför utsträckas till att även ske inom Värmlands län. Enligt motionen behöver också E 18 förbättras på vissa sträckor. Det gäller exempelvis mellan Töcksfors och Hån, nära den norska gränsen. Andra viktiga vägar som bedöms delvis ha för låg standard är riksvägarna 61, 62 och 63. I motionen påtalas vidare vikten av att länets grusvägar rustas upp och hårdbeläggs.

Andre vice talman Görel Thurdin (c) anger i motion A23 att eftersatt vägunderhåll orsakar trafikanterna i Västernorrlands län stora merkostnader. De planeringsramar som lagts fast för upprustning och underhåll räcker inte till för att inhämta det eftersläpande underhållet på länets vägar ens på tio år. För att vägarna i Västernorrland skall kunna få en standard som stämmer överens med trafikflödet krävs därför att medel destinerats direkt till länet utöver de medel som tillförs genom den ordinarie vägplaneringen.

I motion A46 av Marianne Andersson (c) anges att Dalsland är det landskap som trots sin begränsade geografiska storlek har den största andelen grusvägar utanför skogslänen. Problemen med avstängningar under tjällossningen har funnits i många år, och kraven på förbättringar är mycket starka. Om regeringen skall leva upp till begreppet regional tillväxt måste enligt motionären ett skogslän som Dalsland tillföras ökade resurser för att avhjälpa de mest akuta bristerna i vägnätet.

Beträffande *riksväg 45* framhåller Elizabeth Nyström (m) i motion A59 att den högt trafikerade delen av inlandsvägen spelar en avgörande roll för företag och sysselsättning i de norra delarna av Älvsborg. För bilindustrins utvecklingsmöjligheter krävs snabba och säkra transporter såväl till de svenska biltillverkarna i Göteborg och Trollhättan som till Göteborgs hamn och Landvetters flygplats. Mot denna bakgrund föreslås att utbyggnaden av riks-*väg 45* på sträckan Göteborg–Karlstad påskyndas och att i första hand sträckan Göteborg–Trollhättan prioriteras.

Birger Schlaug m.fl. (mp) behandlar i motion A54 *E 4:ans sträckning vid Sundsvall*. Enligt motionärerna kan kostnaden för projektet nedbringas om man i stället för en högbro väljer en billigare västlig förbifart som förespråkas av flera politiska partier, en bred folklig opinion och företrädare för inlandet.

I tre motioner framhålls att den planerade fortsatta utbyggnaden av *E 4 från Uppsala längs södra Norrlandskusten* bör tidigareläggas.

Barbro Andersson och Ingrid Andersson (båda s) anger i motion A12 att *E 4:ans* sträckning genom Uppsala län utgör en flaskhals i förbindelserna med norra Sverige. Den nuvarande vägsträckningen är dessutom olycksdrabbad och förorsakar miljöproblem för de omkringboende. Enligt motionärerna är det därför angeläget att en utbyggnad av sträckan Uppsala–Mehedeby snarast kommer till stånd.

Rolf Dahlberg och Patrik Norinder (båda m) påtalar i motion A18 att *E 4* är landets viktigaste vägtrafikled. Sträckan Uppsala–Älvkarleby har dock en undermålig standard för att vara Europaväg. Motionärerna föreslår därför att utbyggnaden av vägsträckningen Uppsala–Mehedeby tidigareläggs två år till år 1998. Vidare föreslås att vägsträckan Enånger–Hudiksvall påbörjas år 1999.

Axel Andersson m.fl. (s) framhåller i motion A56 att den pågående utbyggnaden av *E 4* på sträckan Söderhamn–Enånger beräknas bli klar under 1999 eller tidigt under 2000. Genom att tidigarelägga den fortsatta utbyggnaden av vägetappen Enånger–Hudiksvall kan hela sträckan Söderhamn–Hudiksvall åtgärdas i ett sammanhang.

Olof Johansson m.fl. (c) framhåller i motion A21 att många mindre turistföretag i dag hindras att sätta upp *vägs skyltar*. Ett stelbent resonemang om att trafiksäkerheten försämrats vid skyltning har på många håll resulterat i att företagen i stället ställer upp bilar eller kärror med text. Motionärerna efterlyser därför en översyn av nuvarande reglering med ambitionen att underlätta uppsättning av vägs skyltar om lokala evenemang och sevärdheter.

2.3 Trafikutskottets ställningstagande

Upprustning och underhåll av vägnätet

Trafikutskottet delar regeringens uppfattning att det är angeläget med ytterligare insatser för upprustning och underhåll av vägnätet. De åtgärder som anges i propositionen ligger vidare väl i linje med riksdagens infrastrukturbeslut år 1997 om bl.a. utökade satsningar för att åtgärda eftersatt underhåll på vägnätet, rekonstruktion av vägar samt omfattande tjälsäkringsåtgärder. När det gäller den närmare medelsfördelningen mellan län och olika vägar har utskottet ingen erinran mot regeringens bedömning. Det betyder att särskilda insatser bör avsättas för riksväg 45. I övrigt bör det ankomma på Vägverket att inom de ramar som statsmakterna angett fördela de tillkommande resurserna för att bl.a. ta igen eftersatt underhåll. Det innebär också enligt utskottets bedömning att bristande vägunderhåll kan åtgärdas i Norrlandslänen men även i vissa delar av södra Sverige. Riksdagen bör därför avslå samtliga nu aktuella motionsyrkanden. Det gäller motionerna A17 (c) i denna del, A21 (c) yrkande 6, A23 (c) yrkande 4, A33 (fp) yrkande 3, A46 (c) yrkande 2 och A59 (m). Syftet med flertalet motionsyrkanden torde dock till väsentlig del komma att tillgodoses.

Beträffande motion A21 (c) yrkande 7, om särskilda medel för att förbättra bärigheten på enskilda vägar, vill trafikutskottet hänvisa till den riksdagsbehandling som ägt rum av ett likartat motionsyrkande tidigare under riksmötet (mot. 1997/98:T352 (c), bet. 1997/98:TU1 s. 45, rskr. 1997/98:104). Av trafikutskottets betänkande framgår att anslagsnivån till enskilda vägar har, efter en temporär neddragning, återställts år 1997 samt att en smärre anslagsökning därefter skett. Vidare redovisas i betänkandet att det särskilda anslag som motionärerna hänvisar till för bärighetshöjande åtgärder har utbetalats under en tioårsperiod som nu löpt till ända. Utskottet förutsatte också att anslagsnivån för enskilda vägar i fortsättningen skulle vara stabil. Mot denna bakgrund avstyrktes det aktuella motionsyrkandet. Trafikutskottet har inte ändrat uppfattning och anser för sin del att riksdagen bör avslå motion A21 (c) yrkande 7.

Utbyggnad av E 4 från Uppsala längs södra Norrlandskusten

Beträffande utbyggnaden av E 4 från Uppsala längs södra Norrlandskusten konstaterar trafikutskottet att de två vägprojekten som behandlas i motionerna, nämligen utbyggnad av sträckorna Uppsala–Mehedeby och Enånger–Hudiksvall, ingår i Vägverkets förslag till nationell plan för vägtransportssystemet 1998–2007. Vägverkets förslag bereds för närvarande av rege-

ringen som kommer att fastställa den senare i vår enligt den planeringsprocess som riksdagen har lagt fast. Trafikutskottet anser att det inte bör ankomma på riksdagen att besluta om när olika vägprojekt bör genomföras. Trafikutskottet anser därför för sin del att riksdagen bör avslå motionerna A12 (s), A18 (m) yrkande 1 och A56 (s).

E 4:ans sträckning vid Sundsvall

E 4:ans nuvarande sträckning vid Sundsvall medför enligt trafikutskottets uppfattning både avsevärda effektivitetsförluster och dåliga miljöförhållanden. Det är därför angeläget att lämpliga åtgärder vidtas för att lösa problemen med genomfartstrafiken. Det bör dock inte ankomma på regering eller riksdag att föregripa planeringsarbetet och lägga fast den närmare planutformningen. Trafikutskottet avstyrker därför för sin del motion A54 (mp) yrkande 12.

Vägskyltning

Beträffande motion A21 (c) om vägskyltar vill trafikutskottet hänvisa till att riksdagen tidigare under innevarande riksmöte behandlat ett flertal likartade motionsyrkanden (bet. 1997/98:TU8, rskr. 1997/98:161). Av trafikutskottets betänkande framgår att inom Vägverket pågår en översyn av vägmärkesförordningen som väntas bli klar senare i år. Enligt vad utskottet erfarit överväger Vägverket att tillåta vägskyltar för reklam o.d. i glesbygd och turistområden i större utsträckning än för närvarande. Av betänkandet framgår att utskottet såg positivt på denna inriktning av översynen och ansåg att resultatet av denna borde avvaktas varför berörda motionsyrkanden avstyrktes.

Trafikutskottet förutsätter att det som ett resultat av den nämnda översynen kommer att bli lättare att sätta upp vägskyltar för att utveckla olika näringar på landsbygden och därmed också positivt stödja samhällets insatser för att förbättra den regionala balansen. Med hänvisning till det anförda anser utskottet för sin del att riksdagen bör avslå motion A21 (c) yrkande 26. Syftet med motionsyrkandet förutsätts dock komma att tillgodoses.

3 Järnvägar

3.1 Regeringens bedömning

Regeringen anser att det ur regionalpolitisk synvinkel är av stor vikt med väl fungerande *tågförbindelser mellan Stockholm och Östersund*. Regeringen bedömer därför att snabbtågsanpassningen bör påskyndas. Inriktningen bör vara att snabbtågstrafiken skall starta senast år 2002, vilket enligt propositionen innebär en tidigareläggning med fem år. Regeringen anger att den i den transportpolitiska propositionen (prop. 1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling) föreslagna myndigheten Rikstrafiken bör verka för att den interregionala persontrafiken på sträckan Stockholm–Östersund fortlöpande utvecklas och förbättras.

Tågförbindelserna mellan Stockholm och Östersund

Tågförbindelserna mellan Stockholm och Östersund behandlas i motionerna A18 (m), A29 (c), A31 (fp), A33 (fp), A40 (s), A44 (v) och A55 (s). Samtliga motionärer framhåller vikten av att snabbtågsförbindelsen mellan Stockholm och Östersund utvecklas och sker längs Norra stambanan, dvs. via Bollnäs och Ljusdal. I några motioner framhålls även vikten av att den aktuella tågtrafiken sker via Arlanda flygplats.

Dubbelspår mellan Uppsala och Gävle

I fem motioner föreslås en tidigareläggning av dubbelspårsutbyggnaden mellan Uppsala och Gävle på sträckan Älvkarleby–Bomansberget.

Rolf Dahlberg och Patrik Norinder (båda m) framhåller i motion A18 att planerna på att bygga dubbelspåret Älvkarleby–Bomansberget först åren 2002–2004 stämmer dåligt överens med den förutsedda snabbtågstrafiken på sträckorna Stockholm–Östersund och Stockholm–Sundsvall liksom med den planerade regionala tågtrafiken mellan Uppsala och Gävle. Projektet föreslås därför tidigareläggas och påbörjas i slutet av 1998.

Sven Bergström (c) konstaterar i motion A29 att enkelspåret på den aktuella bansträckan redan i dag utgör en besvärande flaskhals för tågtrafiken. Om inte projektet tidigareläggs kan knappast den planerade regionala tågtrafiken mellan Uppsala och Gävle startas som avsetts hösten 2000.

Lennart Rohdin (fp) betonar i motion A31 att en utbyggnad av järnvägssträckan Bomansberget–Älvkarleby är central för hela regionens framtida utveckling.

Gudrun Schyman m.fl. (v) förordar i motion A47 en tidigareläggning av dubbelspår på banan Gävle–Uppsala på sträckan mellan Älvkarleby och Bomansberget.

Owe Hellberg (v) redovisar i motion A44 motsvarande uppfattning och framhåller att med nuvarande tågtrafik och planerad trafiktillväxt bör dubbelspårsutbyggnaden tidigareläggas.

Övriga järnvägsfrågor

Andra ban- och trafikförslag på järnvägsområdet redovisas i följande motioner.

Kjell Ericsson (c) framhåller i motion A17 att det krävs ytterligare järnvägsinvesteringar i Värmland. Det gäller bl.a. upprustning och ökad kapacitet på Värmlandsbanan samt på banan Mellerud–Kil–Karlstad.

Laila Bäck och Leo Persson (båda s) framhåller i motion A37 att Inlandsbanan är viktig för den tunga industrins transportbehov och för inlandskommunerna som en framtida gods- och transportjärnväg. Inlandsbanan utgör också enligt motionärerna ett komplement för utvecklingen av turismen i inlandet.

Lennart Rohdin (fp) efterlyser i motion A31 ett närmare samarbete mellan SJ och berörda kommuner inför tidtabellsomläggningar.

Siri Dannaeus (fp) framhåller i motion A58 att bra kommunikationer är viktiga för regional tillväxt. Det är därför viktigt att införandet av snabbtågstrafik med X 2000-förbindelser inte sker på bekostnad av antalet tåg-stopp.

Dan Ericsson m.fl. (kd) bedömer i motion A22 att en utbyggnad av Västerdalsbanan fram till Sälén är en framtidssatsning och förordar att detta projekt övervägs noggrant. I detta sammanhang bör prövas att finansiera en utbyggnad med EU-bidrag. Motionärerna framhåller vidare att Inlandsbanan på sikt bör vidareutvecklas som en transportled i hela sin längd från Kristinehamn till Gällivare.

I motion A41 av Leo Persson och Laila Bäck (båda s) anges att snabbtågstrafiken är mycket viktig och att den bör anpassas till att betjäna turismen. Detta betyder att tillgängligheten måste ökas och att vissa satsningar till den svenska fjällvärlden måste komma till stånd, exempelvis till Sälénområdet.

3.3 Trafikutskottets ställningstagande

Tågförbindelserna mellan Stockholm och Östersund

Av Banverkets förslag till ny stamnätsplan för tidsperioden 1998–2007 framgår att den tidigare påbörjade kapacitetsförstärkningen och snabbtågspanpassningen av Norra stambanan och Mittbanan skall fortsätta. Målet är att restiden mellan Stockholm och Östersund skall kunna reduceras från dagens ca 6 timmar till ca 4 timmar och 20 minuter. Trafikutskottet anser att det är angeläget att utveckla tågförbindelserna mellan Stockholm och Östersund. Utskottet ser därför positivt på vad regeringen anför om att snabbtågstrafiken mellan Stockholm och Östersund bör tidigareläggas med fem år.

Beträffande de motionsyrkanden som framhåller att tågtrafiken bör ske på Norra stambanan via bl.a. Ljusdal och Bollnäs vill utskottet erinra om att i den transportpolitiska propositionen föreslås att en myndighet för rikstrafikfrågor, Rikstrafiken, inrättas med huvuduppgift att utifrån ett kundorienterat helhetsperspektiv verka för att åstadkomma ett samverkande kollektivtrafiksystem. I de fall det inte finns förutsättningar att kommersiellt driva en viss interregional trafik, eller att trafiken inte kan upprätthållas i länstrafikansvarigas regi, bör Rikstrafiken kunna upphandla viss regionalpolitiskt motiverad interregional persontrafik. När det gäller Rikstrafikens verksamhet har regeringen i den nu aktuella propositionen klargjort att Rikstrafiken bör verka för att den interregionala persontrafiken på sträckan Stockholm–Östersund fortlopande utvecklas och förbättras.

När det gäller de motioner som tar upp att den aktuella tågtrafiken bör ansluta till Arlanda flygplats vill utskottet erinra om den pågående järnvägsutbyggnaden till Arlanda. I detta projekt ingår utbyggnad av den s.k. norra böjen norr om Arlanda så att den långväga tågtrafiken på Norra stambanan, Ostkustbanan och Dalabanan kan integreras med flygtrafiken.

Något riksdagens initiativ med anledning av motionerna A18 (m) yrkande 3, A29 (c) yrkande 4, A31 (fp) yrkande 6, A33 (fp) yrkande 4, A40 (s), A44 (v) yrkande 6 och A55 (s) är därmed inte erforderligt. Riksdagen bör därför

Dubbelspår mellan Uppsala och Gävle

Av Banverkets förslag till stomnätplan för perioden 1998–2007 framgår att den av motionärerna föreslagna fortsatta dubbelspårsutbyggnaden mellan Uppsala och Gävle ingår med byggstart i slutet av planeringsperioden. Banverkets förslag bereds för närvarande av regeringen enligt den planeringsprocess som riksdagen har lagt fast. Trafikutskottet anser att det inte bör ankomma på riksdagen att lägga fast när enskilda järnvägsprojekt bör igångsättas. Trafikutskottet anser därför för sin del att riksdagen bör avslå motionerna A18 (m) yrkande 2, A29 (c) yrkande 5, A31 (fp) yrkande 5, A44 (v) yrkande 7 och A47 (v) yrkande 8 i denna del.

Övriga järnvägsfrågor

Med anledning av de motioner som väckts om *Inlandsbanan* vill trafikutskottet hänvisa till riksdagens behandling tidigare under riksmötet av olika frågor om Inlandsbanan (prop. 1997/98:1 utg.omr. 22, bet. 1997/98:TU1, rskr. 1997/98:104). I sitt av riksdagen godkända betänkande framhöll trafikutskottet att Inlandsbanan fyller en viktig funktion i det nationella godstransportsystemet. Riksdagen beslutade att fortsatt statligt stöd skall utgå för verksamheten och att investeringar i Inlandsbanans infrastruktur kan finansieras inom ramen för den av riksdagen beslutade regionala investeringsplaneringen.

När det gäller de förslag som redovisas om ytterligare *baninvesteringar på stomjärnvägar, länsjärnvägar och på Inlandsbanan* vill trafikutskottet hänvisa till det planeringssystem som riksdagen tidigare har lagt fast.

Beträffande synpunkter på *tåguppehåll* vill trafikutskottet klargöra att en viktig konkurrensfördel för järnvägen gentemot flyget är möjligheten att förstärka resandeunderlaget på olika relationer genom att göra uppehåll på mellanliggande stationer. Vidare kan nämnas att den tekniska utvecklingen på järnvägsområdet går mot lättare fordonsmateriel som är snabbare och effektivare. Genom bättre prestanda kan den samlade tidsåtgången för tåguppehåll reduceras. Trafikutskottet vill vidare framhålla att det inte bör ankomma på riksdag och regering att ha synpunkter på frågor om tåguppehåll.

Slutligen beträffande *tidtabellsfrågor* förutsätter trafikutskottet att ett nära informationsutbyte förekommer mellan trafikföretag och olika intressenter som exempelvis kommuner inför trafikomläggningar.

Med hänvisning till vad som nu anförts bör de aktuella motionerna inte påkalla någon åtgärd från riksdagens sida. Trafikutskottet avstyrker följaktligen för sin del motionerna A17 (c) i denna del, A22 (kd) yrkandena 32 och 33, A31 (fp) yrkande 7, A37 (s), A41 (s) och A58 (fp) yrkande 4.

4.1 Regeringens bedömning

Regeringen konstaterar att flyget i många regioner med dålig alternativ trafikförsörjning spelar en avgörande roll för näringslivets möjligheter att verka på en större marknad. För privatresenärerna och turismen, särskilt i de mer avlägsna regionerna, har flyget också stor betydelse. Regeringen anser att det nya stöd till driften av kommunala flygplatser som införs år 1999 innebär en långsiktigt hållbar lösning för denna regionalpolitiskt viktiga trafik.

Regeringen bedömer att en förlängning av rullbanan vid *Luleå-Kallax flygplats* ger goda förutsättningar för utveckling av internationellt fraktflyg med anknytande verksamheter vid flygplatsen. En sådan verksamhet kan ge stora fördelar för den regionala utvecklingen i Norrbottens län och i Barentsregionen, men bör även ses i ett nationellt, europeiskt och globalt perspektiv. Regeringen avser därför att tillsätta en förhandlingsman som tillsammans med de berörda myndigheterna skall ta fram en samlad finansieringslösning för en utbyggnad av Luleå-Kallax flygplats i avsikt att ge möjlighet till en utveckling av internationell fraktflygverksamhet med kringliggande verksamheter. Regeringen ämnar att i ett första skede avsätta 10 miljoner kronor till förhandlingsmannens förfogande.

Av propositionen framgår vidare att regeringen avser medverka till en lösning av finansieringsfrågorna i samband med anläggandet av en *ny flygplats i Pajala* i Tornedalen.

4.2 Motionsförslag

Olof Johansson m.fl. (c) framhåller i motion A21 att erfarenheterna från avregleringen av den svenska inrikes flygtrafiken visar tydligt hur orter med stort resandeunderlag har varit vinnarna. Där har den ökade konkurrensen inneburit bättre service och lägre priser. På andra, mindre orter har utvecklingen varit den omvända. Särskilt gäller detta i Norrlands inland men även på andra orter är effekterna betydande. Motionärerna föreslår därför att ett system införs för statlig upphandling av flygtrafiktjänster som är regionalpolitiskt viktiga men kommersiellt mindre intressanta. Finansieringen av en sådan upphandling kan ske genom att en avgift tas ut på övriga inrikes flygresor.

Dan Ericsson m.fl. (kd) påtalar i motion A22 att regeringens tidigare reduktion av anslaget till drift av kommunala flygplatser i skogslänen drabbade regioner som är beroende av en aktiv regionalpolitik. Motionärerna välkomnar därför det förslag som finns i den transportpolitiska propositionen om att införa ett nytt särskilt statligt driftstöd. Den föreslagna avgränsningen av stödet till att gälla mål 6-området anses dock obehövlig.

Birger Schlaug m.fl. (mp) påtalar i motion A54 att en ökad satsning på långväga fraktflyg är tveksam från miljöpolitiska utgångspunkter. Flyg är ett extremt energikrävande och kraftigt miljöförstörande sätt att frakta gods som bara bör användas för särskilda transporter. Med hänsyn till att regeringen i

den transportpolitiska propositionen framhåller att flyget skall betala sina fulla miljökostnader bedömer motionärerna det som tveksamt att utöka fraktflyget via Kallax flygplats. Till detta kommer de problem som uppstår för närliggande bebyggelse vid en utbyggnad av flygplatsen.

4.3 Trafikutskottets ställningstagande

Flygtrafikstöd

Beträffande motionerna A21 (c) och A22 (kd) om upphandling av flygtrafik och stöd till flygplatser vill utskottet hänvisa till att regeringen i proposition 1997/98:56 *Transportpolitik för en hållbar utveckling* har föreslagit ett nytt stödsystem för vissa flygplatser och vidgade möjligheter för statlig upphandling av bl.a. flygtrafik. Utskottet kommer senare i vår att behandla regeringens förslag jämte motioner. Trafikutskottet anser med hänvisning till den förestående behandlingen av dessa frågor att riksdagen i detta sammanhang bör avslå motionerna A21 (c) yrkande 9 och A22 (kd) yrkande 11.

Luleå-Kallax flygplats

Trafikutskottet anser i likhet med regeringen att en förlängning av rullbanan vid Luleå-Kallax flygplats ger goda förutsättningar för utveckling av internationell fraktflygverksamhet. Utskottet ser därför positivt på att regeringen avser att tillsätta en förhandlingsman med uppdrag att tillsammans med berörda parter föreslå en samlad finansieringslösning. Beträffande motion A54 (mp) vill utskottet hänvisa till att ur global synpunkt kan en omledning av fraktflygstrafik mellan Europa och Asien via Luleå leda till sammantaget förkortade flygvägar och därmed till positiva miljöeffekter. Trafikutskottet avstyrker därmed för sin del motion A54 (mp) yrkande 13.

Pajala flygplats

Trafikutskottet konstaterar att Tornedalen är den enda region i landet varifrån det tar mer än fyra timmar att ta sig till Stockholm. Enligt utskottets mening skall transportsystemet främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheten för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd. Utskottet ser därför positivt på att regeringen avser att medverka till en lösning av finansieringsfrågorna i samband med anläggandet av en ny flygplats i Tornedalen.

5 Gotlandstrafiken

5.1 Motionsförslag

Gudrun Schyman m.fl. (v) noterar i motion A47 att enligt tidningsuppgifter kräver rederiet Nordström & Thulin ersättning av staten på flera hundra miljoner kronor för den tidigare färjetrafiken på Gotland. Enligt motionärerna skulle staten förmodligen kunna köpa de gamla Gotlandsfärjorna för dessa pengar. Därmed har Vänsterpartiets tidigare förslag om att staten bör ta över

och driva färjetrafiken på Gotland fått förnyad aktualitet. Motionärerna framhåller vidare att invånarna på Gotland bör veta att långsiktiga och trygga förbindelser erbjuds.

Lilian Virgin och Ingibjörg Sigurdsdóttir (båda s) påtalar i motion A53 att Gotland har ett särskilt utsatt läge inte minst vad gäller kommunikationer. Det gotländska näringslivet har exempelvis under större delen av året bara en möjlighet per dygn att med en hastighet på 30 km i timmen transportera sina varor till en nordlig eller sydlig fastlandshamn. Enligt motionärerna är det därför oroande att färjetrafiken på Gotland skall inrymmas i en oförändrad ekonomisk ram när transportsystemen moderniseras på fastlandet. Skall regional tillväxt främjas på Gotland måste kommunikationerna till och från regionen kunna förbättras i likhet med vad som gäller på fastlandet.

5.2 Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet anser att färjetrafiken har en avgörande betydelse för möjligheterna att skapa tillväxt och sysselsättning på Gotland. Staten har också ett ansvar för att det finns en tillfredsställande trafikförsörjning med färja till och från Gotland. Hög säkerhet, miljöanpassning samt krav på att vägen till och från Gotland alltid skall vara öppen är vidare grundläggande förutsättningar som lagts fast för trafiken.

Utskottet har erfarit att en uppgörelse har träffats mellan staten och den tidigare koncessionsinnehavaren för färjetrafiken, AB Nordström & Thulin. Regeringen avser att i 1998 års budgetproposition redovisa uppgörelsens innehåll och ersättnings finansiering. Utskottet konstaterar att enligt det nya avtal som träffats mellan staten och Destination Gotland om färjetrafiken på Gotland ingår inga särskilda ersättningsvillkor vid en eventuell framtida avyttring av fartygen som används i koncessionstrafiken.

Trafikutskottet förutsätter att den långsiktiga medelsram som lagts fast för färjetrafiken på Gotland tillsammans med andra insatser möjliggör att trafiken kan vidareutvecklas så att regional tillväxt främjas på Gotland. Trafikutskottet avstyrker för sin del motionerna A47 (v) yrkande 9 och A53 (s).

6 Telekommunikationer och informationsteknik

6.1 Regeringens bedömning

Av propositionen framgår att telekommunikationerna skall bidra till regional balans, att de skall vara öppna och flexibla, att de skall bidra till ett effektivt resursutnyttjande i samhället samt att de i sig skall vara effektiva. Regeringen hänvisar bl.a. till de insatser som fortlöpande görs för att utveckla och modernisera den informationstekniska infrastrukturen. Vidare anges att konkurrensen på marknaden pressar ner priserna och medför ökade satsningar på nya produkter från operatörernas sida. Mycket talar för att konkurrensen på marknaden kommer att leda till att anknytningar kommer att byggas ut i stor omfattning via ADSL, satellitkommunikation, elnät och fiberkabel. Regeringen bedömer att den nya telelagen uppfyller höga krav på regionalt likvärdiga villkor. Regeringen hänvisar vidare till att Post- och telestyrelsen har i

uppdrag att återskapa konsekvenser av den tekniska och ekonomiska utvecklingen på telemarknaden med avseende på tjänsteutbud, prisutveckling och servicegrad för bl.a. olika regioner och abonnentkategorier. Därutöver skall särskilt målpuppfyllelsen av de regionala och sociala målen i telelagen redovisas.

6.2 Motionsförslag

Carl Bildt m.fl. (m) framhåller i motion A20 att IT-utvecklingen spelar en avgörande roll för näringslivets utveckling och då särskilt för etableringen av snabbväxande företag. Därför behövs en informationsteknisk infrastruktur med hög överföringskapacitet. Normalt sett klarar marknadens aktörer att bygga ut denna kapacitet. De mer utsatta delarna av Sverige, som de inre delarna av Norrland, har dock dålig elektronisk överföringskapacitet. Mot denna bakgrund föreslås att staten utarbetar ett program för regional utbyggnad av informationsteknisk infrastruktur. Det kan ske bl.a. genom att staten genom upphandling gör det lättare för privata intressenter att bygga ut nätkapaciteten. En annan möjlighet är att staten delfinansierar en viss utbyggnad som staten tar ansvar för, genomför och finansierar. Efter det att utbyggnaden genomförts kan projektet privatiseras helt eller delvis. Programmet för att skapa en god informationsteknisk infrastruktur bör enligt motionen ses tillsammans med Moderata samlingspartiets förslag att erbjuda alla skolor möjligheter till goda kommunikationsmöjligheter med IT. Enligt motionen bör regeringen utan dröjsmål redovisa det begärda investeringsprogrammet så att ett slutligt riksdagsbeslut kan fattas före 1998 års utgång.

I motion A21 av Olof Johansson m.fl. (c) framhålls att Centerpartiets krav sedan tidigare på en enhetstaxa för ISDN-anslutning ligger fast. Basutbudet, dvs. det utbud som skall tillhandahållas även på icke kommersiella grunder, bör vidare utvidgas så att större befolkningsgrupper ges möjlighet att utnyttja avancerade teletjänster. Den tekniska utvecklingen på teleområdet går relativt snabbt, men för tillfället bedöms det mest effektiva och sannolika vara att öka kapaciteten på redan befintliga nät. Genom bl.a. nya tekniker som ADSL (Asymmetric Digital Subscriber Line) och VDSL (Very high Digital Subscriber Line) kan bredbandskommunikation ske via accessnätet. Utbyggnaden av ny teknik för avancerade tjänster föreslås därför ske i hela landet. För att få en snabb utbyggnad bör enligt motionen vidare övervägas att införa enhetstaxa för anslutning. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med förslag om hur en snabb utbyggnad av ADSL kan genomföras.

Andre vice talman Görel Thurdin (c) beskriver i motion A23 att kostnads-skillnaderna för att utnyttja modern teleteknik kan vara betydande mellan landets olika delar. Mot denna bakgrund föreslås att Telias ansvar för teleförbindelser utvidgas till att omfatta även datatrafik av högkapacitetsstandard, dock minst s.k. ISDN-förbindelse till enhetstaxa. I det fall Telias ansvar utan större olägenheter inte kan utsträckas till att omfatta denna typ av service anges att länsstyrelserna i berörda län bör ges möjlighet att inom ramen för det regionalpolitiska företagsstödet och landsbygdsstödet finansiera vissa investeringar i telenätet.

Elver Jonsson m.fl. (fp) betonar i motion A33 att i glesbygden är väl utbyggda och fungerande kommunikationer till rimligt pris av mycket stor betydelse för kontakterna med omvärlden. Telias senaste taxeförändring visade sig dock drabba landets glesbefolkade delar. Det visar enligt motionärerna att det nu är dags för en riktnummerreform i Sverige med syfte att minska antalet riktnummerområden.

I motion A35 av Lisbeth Staaf-Igelström m.fl. (s) nämns att i det handlingsprogram som kommunerna och landstingen i Bergslagen tagit fram inför millennieskiftet har en kraftfull IT-satsning genom nätinvesteringar och stödjande struktur pekats ut som viktiga åtgärder för att förbättra regionens företagsklimat. Motionärerna påtalar vidare att Bergslagen ligger efter i datoranvändningen vilket understryker vikten av att regionens informations-tekniska infrastruktur förstärks.

Gudrun Schyman m.fl. (v) erinrar i motion A47 om att Vänsterpartiet under senare år betonat vikten av att hela befolkningen får tillgång till IT. Regeringen föreslås därför ge Telia AB i uppdrag att utreda vad en utbyggnad av fibernät till alla företag och hushåll skulle kosta. För att främja utbyggnaden av nätet föreslås att ROT-bidrag skall kunna ges. Enligt motionärerna finns det vidare en risk för att Telia kommer att utnyttja sin dominans på området för kabelnät för TV till att ta ut överpriser av marknaden. Mot denna bakgrund föreslås att Telias verksamhet inom kabeltelefoni organiseras i ett eget separat bolag eller alternativt överflyttas till Svenska kraftnät.

I motion A54 av Birger Schlaug m.fl. (mp) föreslås att en landsomfattande enhetstaxa införs för telefon- och IT-tjänster motsvarande vad som gäller på postområdet.

6.3 Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet anser att informationstekniken har en avgörande betydelse för utvecklingsmöjligheterna i samhället. Grunden för en ökad IT-användning är en god infrastruktur. Det betyder att den *fysiska infrastrukturen* spelar stor roll för vilket genomslag olika tillämpningar av informationstekniken kan få i samhället. Trafikutskottet delar därmed den grundsyn som kommer till uttryck i flera av motionerna om att tillgången till effektiva och moderna telekommunikationer utgör en viktig förutsättning för möjligheterna att uppnå en positiv regional utveckling.

Det är därför nödvändigt att se till att landets alla delar har tillgång till goda telekommunikationer. Av de telepolitiska målen följer också att utvecklingen mot ett rundare Sverige skall fortsätta. Enligt det övergripande telepolitiska målet gäller således att enskilda och myndigheter i landets olika delar skall ha tillgång till effektiva telekommunikationer. Sådana kommunikationer skall bidra till regional balans, de skall vara öppna och flexibla, de skall bidra till ett effektivt resursutnyttande i samhället samt i sig vara effektiva. Inom ramen för det övergripande målet finns tre specifika mål formulerade, nämligen att var och en skall ha möjlighet att till ett rimligt pris utnyttja telefonitjänster, att alla skall få tillgång till teletjänster på likvärdiga villkor

och att telekommunikationerna skall vara uthålliga och tillgängliga under kriser och krig.

Som regeringen redovisar i propositionen pågår för närvarande en snabb utbyggnad av tele- och datasystemet. Arbete pågår också med att etablera en nationell bredbandsstruktur. Detta sker dels genom att kabel-TV-näten digitaliseras, dels genom att kapaciteten i kopparnätet ökas med hjälp av ADSL-teknik och annan ny teknik. För kunderna innebär bredbandssatsningen inte bara ökad kapacitet utan även tillgång till interaktiva tjänster, såsom utvecklat hemarbete och höghastighetsanslutning till Internet.

Trafikutskottet vill vidare tillägga att regeringen i 1998 års ekonomiska vårproposition (1997/98:150) meddelat att man avser att tillsätta en särskild utredare för att kartlägga behovet av infrastrukturutbyggnad för IT sett ur ett regionalt och socialt perspektiv.

Beträffande de synpunkter som framförs i motionerna om en utvidgning av begreppet bastelefoni, dvs. vad som enligt telelagen skall inräknas som en *grundläggande samhällstjänst*, vill trafikutskottet framhålla att telemarknaden är föränderlig. Den tekniska utvecklingen driver ständigt fram nya och bättre produkter. Fler aktörer på marknaden sätter press på priserna och tvingar fram nytänkande. En ökad internationalisering innebär också att telekommunikationerna inte längre är nationella utan globala. Av dessa skäl är det svårt att under en längre tid låsa definitionen av vilka tjänster som skall ingå i telelagens begrepp samhällsomfattande tjänster.

Trafikutskottet har för sin del inget att erinra mot den nuvarande definitionen av samhällsomfattande tjänster. Den överensstämmer också med den definition som gjorts inom EU. Därmed kan konsumenternas grundläggande behov av teletjänster tillgodoses. Den snabba tekniska utvecklingen gör det dock nödvändigt att fortlöpande se över vilka tjänster som skall ingå i begreppet samhällsomfattande tjänster. En sådan anpassning följer också av det telepolitiska målet om att alla, enskilda och myndigheter, i landets olika delar skall ha tillgång till effektiva telekommunikationer. Vilken teknik som används bör dock inte regleras eftersom en samhällsstyrning av tekniken kan medföra felbedömningar och stora felinvesteringar.

Beträffande de motioner som berör *prissättning* på teletjänster vill trafikutskottet hänvisa till att av det telepolitiska målet följer att alla skall ha tillgång till teletjänster på likvärdiga villkor. I sitt av riksdagen godkända betänkande under förra riksmötet framhöll trafikutskottet att om taxorna i t.ex. storstadsområdena skulle sjunka till följd av effektiv konkurrens så får inte taxorna i andra regioner påtagligt släpa efter, utan de bör följa den genomsnittliga prisutvecklingen. Vidare angavs att för att uppnå en tillfredsställande bevakning av målen om rimligt pris och om likvärdiga villkor är det viktigt att prisutvecklingen på telefonitjänsten följs ur ett konsumentperspektiv. Trafikutskottet förutsatte därför att regeringen noga uppmärksammar prisutvecklingen och årligen rapporterar härom till riksdagen (bet. 1996/97:TU5, rskr. 1996/97:201).

Som uppmärksammas i några motioner finns det prisskillnader mellan glesbygd och tätort när det gäller *tillgång till ISDN-nätet*. Enhetliga abonne-

mangs- och trafikavgifter tillämpas i hela landet, men för anslutningsavgiften finns två priszoner. För den ena zonen, där ISDN-nätet är utbyggt, tillämpas ett fast pris och för den andra zonen ett högre pris baserat på kostnaden i det enskilda fallet. Trafikutskottet konstaterar att utbyggnaden av ISDN har gått snabbt under senare år. Det innebär att ISDN erbjuds till ett fast pris i nästan hela landet. I sammanhanget kan vidare nämnas att Telia under senare år har sänkt taxorna för ISDN väsentligt. Anslutningsavgifterna till ISDN-nätet blir därmed i takt med moderniseringen av kommunikationsnätet alltmer likformiga över hela landet. Dessutom kan nämnas att Telias utbyggnad av en bredbandsstruktur, som ger vida bättre kommunikationsmöjligheter än ISDN, kommer att påbörjas i de områden som ännu inte nåts av AXE-utbyggnaden, dvs. främst i glesbygdsområden.

Beträffande det motionsförslag som väckts om Telias verksamhet inom *kabeltelevision* vill trafikutskottet hänvisa till att regeringen i proposition 1997/98:121 Riktlinjer för Telia AB:s verksamhet har föreslagit att Telia AB bör ges möjlighet att arbeta inom hela telekommunikationsområdet i vid mening och erbjuda produkter i hela vidareförädlingskedjan med undantag av produktion av programinnehåll på medieområdet. Verksamhet utanför denna huvudinriktning får endast bedrivas som komplettering och med beaktande av de affärsrisker det innebär och med de lönsamhetskrav som därför bör ställas. Näringsutskottet kommer att behandla propositionen senare i vår.

Slutligen beträffande det motionsledes framförda önskemålet om en *riktnummerreform* vill utskottet hänvisa till att regeringen i regleringsbrevet för år 1998 har gett Post- och telestyrelsen i uppdrag att redovisa principer för en ny nummerplan, inklusive överväganden om riktnummerområden. Uppdraget skall redovisas senast den 31 december 1998.

Trafikutskottet avstyrker mot denna bakgrund för sin del motionerna A20 (m) yrkande 4, A21 (c) yrkandena 4 och 5, A23 (c) yrkande 3, A33 (fp) yrkande 6, A35 (s), A47 (v) yrkandena 10 och 11 samt A54 (mp) yrkande 11. Syftet med flertalet motionsyrkanden förutsätts dock komma att tillgodoses.

7 Postfrågor

7.1 Regeringens bedömning

Regeringen redovisar att inom kort kommer en proposition att läggas fram med förslag till ändringar i den nuvarande postlagen. Ändringarna syftar dels till att kunna säkerställa de postpolitiska målen på en marknad i utveckling, dels till att anpassa lagstiftningen till det nyligen beslutade EG-direktivet 97/67/EG om gemensamma regler för utvecklingen av postservicen inom gemenskapen. Den samhällsomfattande posttjänsten föreslås definieras som ett övergripande mål för posttjänsten i landet. Det övergripande målet är att alla, var man än bor och verkar i vårt land, skall kunna ta emot postförsändelser. Som servicemål anges att posttjänsten skall vara av god kvalitet. Av propositionen framgår vidare att regeringens ambition att säkra höga krav på likvärdiga villkor återspeglas bl.a. av det löpande uppdraget till Post- och

7.2 Motionsförslag

Olof Johansson m.fl. (c) framhåller i motion A21 att god post- och kassaservice är en av förutsättningarna för att utveckling och tillväxt skall kunna uppnås i hela landet. En väl fungerande postservice måste därför garanteras till enhetliga priser och rimliga distributionstider. Kan inte en god postservice upprätthållas i landets mer glesbefolkade delar bör servicen upphandlas av olika postföretag. Motionärerna betonar vidare att lantbrevbärningen är en viktig del av servicen på landsbygden. Postens avsikt att ta ut en särskild avgift för de hushåll som ligger utanför ordinarie lantbrevbärningslinjer är därför oacceptabel liksom planerna på att lägga ner 1 100 postkontor. Regeringen uppmanas mot denna bakgrund att medverka till att Posten tar ansvar för en bra postservice i hela landet.

Dan Ericsson m.fl. (kd) begär i motion A22 att människors och företags tillgång till postservice skall säkerställas även i glesbygd. Den senaste tidens utveckling mot allt sämre postservice måste därför brytas. Enligt motionärerna bör i stället eventuella besparingskrav i första hand klaras genom att lokaler samutnyttjas med andra verksamheter.

7.3 Trafikutskottets ställningstagande

Trafikutskottet anser att en väl fungerande post- och kassaservice är ett väsentligt inslag i en aktiv regionalpolitik. Regeringen har i proposition 1997/98:127 Statens ansvar på postområdet föreslagit ändringar i den nuvarande postlagen. Utskottet kommer senare i vår att behandla regeringens förslag jämte motioner. I detta sammanhang kommer Postens betydelse för den regionala utvecklingen att diskuteras och därmed de frågor som aktualiseras av motionärerna. Trafikutskottet anser med hänvisning till det anförda och i avvaktan på den förestående behandlingen av dessa frågor att riksdagen bör avslå motionerna A21 (c) yrkande 3 och A22 (kd) yrkande 9.

Stockholm den 21 april 1998

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

I beslutet har deltagit: Monica Öhman (s), Per Westerberg (m), Håkan Strömberg (s), Jarl Lander (s), Per Erik Granström (s), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Hans Stenberg (s), Birgitta Wistrand (m), Karl-Erik Persson (v), Lena Sandlin (s), Lars Björkman (m), Elisa Abascal Reyes (mp), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Sven Bergström (c) och Torsten Gavelin (fp).

1. Beslutsunderlag

Per Westerberg, Tom Heyman, Birgitta Wistrand och Lars Björkman (alla m) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnitt 1 som börjar med ”Trafikutskottet anser” och slutar med ”A20 (m) yrkande 9” bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet konstaterar att regeringen i propositionen inte beskriver konsekvenserna av sina förslag eller hur de skall finansieras. Regeringen har i stället utnyttjat möjligheten att föra medel mellan anslagen för vägar och järnvägar utan att höra riksdagen. Moderata samlingspartiet, Folkpartiet, Vänsterpartiet, Miljöpartiet de gröna och Kristdemokraterna motsatte sig att regeringen fick denna möjlighet. Om regeringen genom omfördelningar bestämmer hur i stort sett hela utgiftsramen används ter sig riksdagens behandling av enskilda anslag som tämligen meningslös. Det betyder också att riksdagens kontrollmakt försvagas. Regeringens tidigareläggningar motsvaras vidare av att andra utbyggnadsprojekt senareläggs eller att medel som reserverats för andra angelägna samhällsprojekt förbrukas. Regeringen bortser därmed från det faktum att man bara kan använda varje krona en gång. Enligt trafikutskottets mening är därför regeringens beslutsunderlag så bristfälligt att ett bättre beslutsunderlag bör tas fram. I avvaktan på att så sker bör de nu av regeringen aviserade åtgärderna inte genomföras.

Trafikutskottet anser därför för sin del att riksdagen bör bifalla motion A20 (m) yrkande 9.

2. Särskilda utredningsinsatser

Karl-Erik Persson (v) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnitt 1 som börjar med ”Trafikutskottet delar” och slutar med ”att tillgodoses” bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet delar den uppfattning som framförs i motion A47 (v) att det finns en rad särskilda utredningsfrågor som bör studeras. På järnvägsområdet gäller det bl.a. en upprustning av Västerdalsbanan med banförlängning till Sälen, utbyggnad av Norrbottenbanan, biltåg samt behovet av järnvägar, vägar och godsterminaler för att öka möjligheterna till ett utvecklat samarbete inom Barentsregionen. Vägarnas beskaffenhet i Norrlands inland bör även studeras med tanke på utvecklingen av turismen.

Av det anförda följer att trafikutskottet för sin del anser att riksdagen bör bifalla motion A47 yrkande 8 (v) i denna del.

Karl-Erik Persson (v) och Sven Bergström (c) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnitt 2 som börjar med ”Trafikutskottet delar” och slutar med ”A21 (c) yrkande 7” bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet anser att det finmaskiga vägnätet utgör en viktig förutsättning för näringslivet. För att investeringar i större transportförbindelser skall få avsedd effekt krävs att hela vägnätet har en tillfredsställande standard. Mot denna bakgrund bör en tioårig plan läggas fast för att hårdbelägga landets grusvägar som har en trafikintensitet på 150 fordon per dygn eller mer. Vidare bör de enskilda vägarna återfå möjligheten att få del av medel avsatta för bärighetshöjande åtgärder, det s.k. bärighetspaketet.

Trafikutskottet anser därför för sin del att riksdagen bör bifalla motion A21 (c) yrkandena 6 och 9. Av utskottets ställningstagande följer att motionerna A17 (c) i denna del, A23 (c) yrkande 4, A33 (fp) yrkande 3, A46 (c) yrkande 2 och A59 (m) avstyrks. Syftet med flertalet motionsyrkanden förutsätts dock komma att tillgodoses.

4. Upprustning och underhåll av vägnätet

Torsten Gavelin (fp) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnitt 2 som börjar med ”Trafikutskottet delar” och slutar med ”del komma att tillgodoses” bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet anser att vägunderhållet länge har varit eftersatt i skogslänen. Speciellt har problemen varit stora i Jämtland och området söderut t.o.m. Dalsland. Det är därför angeläget att vägarna i dessa län förbättras så snart som möjligt. Det bör ankomma på regeringen att vidta erforderliga åtgärder för att förbättra vägstandarden.

Trafikutskottet anser därför för sin del att riksdagen bör bifalla motion A33 (fp) yrkande 3. Av utskottets ställningstagande följer att motionerna A17 (c) i denna del, A21 (c) yrkande 6, A23 (c) yrkande 4, A46 (c) yrkande 2 och A59 (m) avstyrks. Syftet med flertalet motionsyrkanden förutsätts dock komma att tillgodoses.

5. E 4:ans sträckning vid Sundsvall

Elisa Abascal Reyes (mp) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnitt 2 som börjar med ”E 4:ans nuvarande” och slutar med ”A54 (mp) yrkande 12” bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet bedömer att kostnaden för projektet E 4:ans sträckning vid Sundsvall kan nedbringas väsentligt om man i stället för en högbro väljer en billigare västlig förbifart. Detta alternativ förespråkas också av flera politiska partier, en bred folklig opinion och av företrädare för inlandet. Det bör ankomma på regeringen att i samband med fastställelsen av den nationella planen för vägtransportsystemet klarlägga att den fortsatta vägplaneringen bör inriktas på en västlig förbifart. Av utskottets ställningstagande följer att riksdagen bör bifalla motion A54 (mp) yrkande 12.

Sven Bergström (c) och Torsten Gavelin (fp) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnitt 3 som börjar med "Beträffande de" och slutar med "att tillgodoses" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör det klarläggas att tågtrafiken på den aktuella relationen skall ske längs Norra stambanan via bl.a. Ljusdal och Bollnäs. Tågtrafiken bör även ansluta till Arlanda flygplats så att den långväga tågtrafiken på bl.a. Norra stambanan kan integreras med den nationella och internationella flygtrafiken vid Arlanda. Utskottet förutsätter generellt att tågen gör uppehåll på ett sådant sätt att tågtrafikens regionalpolitiska fördelar till fullo kan utnyttjas.

Trafikutskottet tillstyrker därför för sin del samtliga motioner. Det gäller motionerna A18 (m) yrkande 3, A29 (c) yrkande 4, A31 (fp) yrkande 6, A33 (fp) yrkande 4, A40 (s), A44 (v) yrkande 6 och A55 (s).

7. Flygtrafikstöd

Sven Bergström (c) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnitt 4 som börjar med "Beträffande motionerna" och slutar med "A22 (kd) yrkande 11" bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet anser att erfarenheterna från avregleringen av den svenska inrikes flygtrafiken tydligt visar hur orter med stort resandeunderlag har varit vinnarna. Där har den ökade konkurrensen inneburit bättre service och lägre priser. På andra, mindre orter har utvecklingen varit den omvända. Särskilt gäller detta i Norrlands inland, men även på andra orter är effekterna betydande. Enligt utskottets mening bör därför ett system införas för statlig upphandling av flygtrafiktjänster som är regionalpolitiskt viktiga men kommersiellt mindre intressanta. Finansieringen av en sådan upphandling kan ske genom att en avgift tas ut på övriga inrikes flygresor. Det bör ankomma på regeringen att snarast ta fram ett förslag på hur ett stödsystem enligt de angivna riktlinjerna kan utformas.

Trafikutskottet tillstyrker därför för sin del motion A21 (c) yrkande 9. Av utskottets ställningstagande följer att motion A22 (kd) yrkande 11 avstyrks.

8. Luleå-Kallax flygplats

Elisa Abascal Reyes (mp) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnitt 4 som börjar med "Trafikutskottet anser" och slutar med "A54 (mp) yrkande 13" bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet anser att en ökad satsning på långväga fraktflyg är tveksam från miljöpolitiska utgångspunkter. Flyg innebär ett extremt energikrävande och kraftigt miljöförstörande sätt att frakta gods som bara bör användas för särskilda transporter. Med hänsyn till att flyget inte betalar sina fulla miljökostnader är det tveksamt att utöka fraktflyget via Kallax flygplats. Till detta kommer de problem som uppstår för närliggande bebyggelse vid en utbyggnad av flygplatsen. Trafikutskottet tillstyrker därför för sin del motion A54 (mp) yrkande 13.

Karl-Erik Persson (v) och Elisa Abascal Reyes (mp) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnitt 5 som börjar med "Trafikutskottet anser" och slutar med "yrkande 9 och A53 (s)" bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet anser det viktigt att klarlägga att invånarna på Gotland ges långsiktiga och trygga förbindelser med fastlandet. De tidningsuppgifter som redovisats om att rederiet Nordström & Thulin kräver ersättning av staten på flera hundra miljoner kronor för den tidigare färjetrafiken på Gotland visar på att det förmodligen skulle vara billigare för staten att själv ta över och driva färjetrafiken på Gotland.

Trafikutskottet tillstyrker därför för sin del motion A47 (v) yrkande 9 och avstyrker motion A53 (s). Syftet med yrkandet blir dock till väsentlig del tillgodosett.

10. Telekommunikationer och informationsteknik

Per Westerberg (m), Tom Heyman (m), Birgitta Wistrand (m), Lars Björkman (m) och Torsten Gavelin (fp) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnitt 6 som börjar med "Trafikutskottet anser" och slutar med "att tillgodoses" bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet anser att IT-utvecklingen spelar en avgörande roll för näringslivets utveckling och då särskilt för etableringen av snabbväxande företag. Därför behövs en informationsteknisk infrastruktur med hög överföringskapacitet. Normalt sett klarar marknadens aktörer att bygga ut denna kapacitet. De mer utsatta delarna av Sverige, som de inre delarna av Norrland, har dock dålig elektronisk överföringskapacitet. Mot denna bakgrund föreslås att staten utarbetar ett program för regional utbyggnad av informationsteknisk infrastruktur. Det kan ske bl.a. genom att staten genom upphandling gör det lättare för privata intressenter att bygga ut nätkapaciteten. En annan möjlighet är att staten delfinansierar en viss utbyggnad som staten tar ansvar för, genomför och finansierar. Efter det att utbyggnaden genomförts kan projektet privatiseras helt eller delvis. Programmet för att skapa en god informationsteknisk infrastruktur bör ses tillsammans med Moderata samlingspartiets förslag att erbjuda alla skolor möjligheter till goda kommunikationsmöjligheter med IT. Regeringen bör utan dröjsmål redovisa det begärda investeringsprogrammet så att ett slutligt riksdagsbeslut kan fattas före 1998 års utgång.

Trafikutskottet delar vidare den uppfattning som framförs i motion A33 (fp) att det är viktigt att glesbygden erbjuds väl utbyggda och fungerande kommunikationer till rimligt pris. Telias senaste taxeförändring visade sig dock drabba landets glesbefolkade delar. Det visar enligt utskottets mening att det nu är dags för en riktnummerreform i Sverige med syfte att minska antalet riktnummerområden.

Trafikutskottet tillstyrker därför för sin del motionerna A20 (m) yrkande 4 och A33 (fp) yrkande 6 medan motionerna A21 (c) yrkandena 4 och 5, A23 (c) yrkande 3, A35 (s), A47 (v) yrkandena 10 och 11 samt A54 (mp) yrkande 11 avstyrks. Syftet med flertalet motionsyrkanden förutsätts dock komma att tillgodoses.

11. Telekommunikationer och informationsteknik

Sven Bergström (c) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnitt 6 som börjar med "Trafikutskottet anser" och slutar med "att tillgodoses" bort ha följande lydelse:

Enligt trafikutskottets uppfattning är väl fungerande och effektiva tele- och datakommunikationer en avgörande förutsättning för möjligheterna att uppnå regional balans. Informationsteknikens utbyggnad bör därför ingå som ett av huvudmålen på kommunikationsområdet. Det betyder att god service och valfrihet måste finnas i hela landet. Begreppet bastelefoner bör därför breddas och möjliggöra kommunikation med ISDN-kapacitet, eller motsvarande på likvärdiga villkor. Det innebär att överföringskapacitet för bild- och datakommunikation bör innefattas i begreppet samhällsomfattande tjänster. Enligt utskottets mening bör det ankomma på regeringen att snarast återkomma till riksdagen med en närmare precisering av hur de samhällsomfattande teletjänsterna bör utvidgas. Vidare bör kommande tjänster som ADSL bli tillgängliga i hela landet. Utbyggnaden av ny teknik för avancerade tjänster bör därför ske i hela landet. För att få en snabb utbyggnad bör övervägas att införa enhetstaxa för anslutning. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om hur en snabb utbyggnad av ADSL kan genomföras.

Trafikutskottet tillstyrker därför för sin del motionerna A21 (c) yrkandena 4 och 5 samt A23 (c) yrkande 3 medan motionerna A20 (m) yrkande 4, A33 (fp) yrkande 6, A35 (s), A47 (v) yrkandena 10 och 11 samt A54 (mp) yrkande 11 avstyrks. Syftet med flertalet motionsyrkanden förutsätts dock komma att tillgodoses.

12. Telekommunikationer och informationsteknik

Karl-Erik Persson (v) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnitt 6 som börjar med "Trafikutskottet anser" och slutar med "att tillgodoses" bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet anser att hela befolkningen bör få tillgång till IT. Regeringen bör därför ge Telia AB i uppdrag att utreda vad en utbyggnad av fibernät till alla företag och hushåll skulle kosta. För att främja utbyggnaden av nätet föreslås att ROT-bidrag skall kunna ges. Enligt utskottet finns det vidare en risk för att Telia kommer att utnyttja sin dominans på området för kabelnät för TV till att ta ut överpriser av marknaden. Mot denna bakgrund bör Telias verksamhet inom kabeltelefoni organiseras i ett eget separat bolag eller alternativt överflyttas till Svenska kraftnät.

Trafikutskottet tillstyrker därför för sin del motion A47 (v) yrkandena 10 och 11 medan motionerna A20 (m) yrkande 4 och A33 (fp) yrkande 6, A21 (c) yrkandena 4 och 5, A23 (c) yrkande 3, A35 (s) och A54 (mp) yrkande 11 avstyrks. Syftet med flertalet motionsyrkanden förutsätts dock komma att tillgodoses.

13. Postfrågor

Sven Bergström (c) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnitt 7 som börjar med "Trafikutskottet anser" och slutar med "A22 (kd) yrkande 9" bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet anser att en väl fungerande post- och kassaservice är ett väsentligt inslag i en aktiv regionalpolitik. Det betyder att en god post- och kassaservice är en av förutsättningarna för att utveckling och tillväxt skall kunna uppnås i hela landet. Postservicen måste därför enligt utskottets mening garanteras till enhetliga priser och rimliga distributionstider. Kan inte en god postservice upprätthållas i landets mer glesbefolkade delar bör servicen upphandlas av olika postföretag. Enligt trafikutskottets mening är lantbrevbärningen en viktig del av servicen på landsbygden. Postens handlande att ta ut en särskild avgift för de hushåll som ligger utanför ordinarie lantbrevbärningslinjer är därför oacceptabel. Postens planer på att lägga ner 1 100 postkontor kan inte heller accepteras. Trafikutskottet anser mot denna bakgrund att det bör ankomma på regeringen att vidta åtgärder som medverkar till att Posten tar ansvar för en bra postservice i hela landet.

Trafikutskottet tillstyrker därför för sin del motion A21 (c), yrkande 3 medan motion A22 (kd) yrkande 9 avstyrks. Syftet med motionsyrkandet förutsätts dock komma att tillgodoses.

Särskilt yttrande

Utbyggnad av järnvägssystemet

Elisa Abascal Reyes (mp) anför:

Miljöpartiet de gröna har i motion T40, som behandlas av trafikutskottet senare i vår, begärt att ramen för investeringar i stamjärnvägar för perioden 1998–2007 höjs väsentligt till 78 miljarder kronor. Vårt förslag innebär att en rad järnvägsprojekt som är angelägna ur regionalpolitisk synpunkt kan genomföras. Det innebär i Norrland bl.a. en utbyggnad av stambanan på övre Norrland, Botniabanan och Ostkustbanan. Därmed kan järnvägens konkurrenskraft för godstrafik stärkas samtidigt som personresandet på tåg kan öka. Av vår motion framgår att den ökade satsningen på järnvägsinvesteringar finansieras bl.a. genom en nedskärning med i storleksordningen 80 % av ramen för väginvesteringar.