



Preliminära ramar för utgiftsområde 22 Kommunikationer åren 2002– 2004

Till finansutskottet

Finansutskottet beslöt den 19 april 2001 att bereda berörda utskott tillfälle att yttra sig över 2001 års ekonomiska vårproposition (2000/01:100) om den ekonomiska politiken och utgiftstaket m.m. (yrkandena 1–5 och yrkandena 11–37) och de motioner som kan komma att väckas, allt i delar som berör respektive utskotts beredningsområde.

I detta yttrande behandlar trafikutskottet del av yrkande 4 i propositionens förslag till riksdagsbeslut, innebärande att riksdagen godkänner den preliminära fördelningen av utgifterna på utgiftsområden för åren 2002–2004 enligt tabell 6.5 i propositionen som riktlinje för regeringens budgetarbete.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- 2000/01:Fi17 yrkande 5 (delvis) och yrkande 14 av Bo Lundgren m.fl. (m),
- 2000/01:Fi18 yrkande 5 (delvis) och yrkande 7 (delvis) av Alf Svensson m.fl. (kd),
- 2000/01:Fi19 yrkande 4 (delvis) och yrkande 8 av Agne Hansson m.fl. (c),
- 2000/01:Fi20 yrkande 4 (delvis) och yrkande 14 av Lars Leijonborg m.fl. (fp),
- 2000/01:Fi25 av Tom Heyman och Lars Björkman (båda m),
- 2000/01:Fi29 yrkande 3 av Mats Odell m.fl. (kd).

Preliminära ramar för utgiftsområde 22

Regeringens förslag

Av hög prioritet inom utgiftsområdet är enligt regeringen att säkerställa och underhålla nuvarande infrastruktur samt utveckla den i förhållande till de transportpolitiska målen. Säkerhets- och miljöfrågor har fortsatt hög prioritet.

Enligt propositionen kommer regeringen i höst att presentera en proposition om hur transportinfrastrukturen skall utvecklas under den kommande tioårsperioden. Regeringen anser att det finns ett behov av ambitionshöjningar inom infrastrukturuområdet och att detta skall komma till uttryck i höstens infrastrukturproposition. Regeringen anser att vissa av dessa ambitionshöjningar kan ske i närtid, dvs. redan innan nästa planeringsperiod träder i kraft. Regeringen avser att föreslå ett utökat finansiellt utrymme för järnvägsinvesteringar bl.a. för att ge godstrafiken bättre förutsättningar. En gemensam arbetsgrupp mellan Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna skall bereda frågan inför budgetpropositionen och därvid också undersöka olika finansieringsalternativ.

Gotlandstrafiken kommer vid nuvarande ambitionsnivå att finansieras inom befintlig utgiftsområdesram. Utgiftsområdesramen fr.o.m. år 2002 påverkas av förslaget om en utvidgning av sjöfartsstödet. Det utvidgade sjöfartsstödet skall enligt regeringen införas så snart som möjligt, dock senast den 1 januari 2002.

Regeringen har för avsikt att förlänga avtalet mellan staten och Posten AB till den 31 december 2001. Regeringen har även för avsikt att i samband med budgetpropositionen för år 2002 se över anslagsnivån med utgångspunkt i bl.a. en precisering av de tjänster som ingår i den grundläggande kassaservice och Posten AB:s särredovisning av kostnaderna för kassaserviceverksamheten.

Motionerna

I motion Fi17 av Bo Lundgren m.fl. (m) yrkande 5 (delvis) och yrkande 14 framhålls att som övergripande strategi måste transportpolitiken grundas på efterfrågan på miljöanpassade transporter. Den underdimensionerade infrastrukturen i Sverige utgör ett hinder för företagens expansion och medför svårigheter vid nyetableringar. I motionen föreslås en omfattande nybyggnad och upprustning av vägar och järnvägar. Det skall enligt motionen vara möjligt att bedriva företagande i hela landet. Storstadsregionerna måste få kommunikationsmässiga förutsättningar som gör det möjligt med fortsatt tillväxt till nytta för Sverige i sin helhet.

Enligt motionen innebär regeringens förslag till utgiftsnivåer att inga nya vägar kan komma till stånd under den kommande treårsperioden. Eftersom infrastrukturpropositionen har uteblivit har enligt motionen inte heller de statliga verken någon möjlighet att genomföra planering inför den kommande tioårsperioden. Bristen på medel kommer också att medföra en ytterligare försämring av tillstånden på vägarna. Inte minst Stockholm och de andra

storstadsregionerna kommer att drabbas hårt. Jämfört med behoven är eftersläpningen av drift och underhåll i dag stora. Situationen blir än allvarligare då vi ännu inte sett alla konsekvenser av fjolårets översvämningar och årets tjällossning. Moderata samlingspartiet vill därför öka anslagen med 13 miljarder kronor under treårsperioden 2002–2004 för att påbörja ett särskilt vägutbyggnadsprogram. Ökningen av anslaget skall också gå till att förbättra det eftersatta underhållet. Mot bakgrund av den bekymmersamma situationen i Stockholmsområdet bör en del av dessa medel utnyttjas för investeringar där.

I regeringens förslag finns det enligt motionen en antydning om att medel lyfts från vägar till järnväg. Finansiering saknas dock för ”tredje spåret” i Stockholm, en mycket viktig kapacitetshöjning för hela landet. För att kunna starta detta projekt över Saltsjö-Mälaravsnittet föreslås att anslaget för järnvägsinvesteringar ökar med två miljarder kronor under den kommande treårsperioden 2002–2004.

I motion Fi18 av Alf Svensson m.fl. (kd) yrkande 5 (delvis) och yrkande 7 (delvis) framhålls att den svenska basnäringen och därmed tillväxten och välfärden är starkt beroende av goda kommunikationer. Transportsektorn bör dessutom ses som en egen näring som kan vinna andelar i andra länder med svenskt miljö- och säkerhetstänkande.

Det är enligt motionen anmärkningsvärt att regeringen inte presenterar några satsningar på infrastrukturen i vårpropositionen. Regeringen skjuter enligt Kristdemokraterna återigen besluten framför sig till den kraftigt förse-nade infrastrukturpropositionen. Kristdemokraterna anser att återhämtningen av vägunderhållet måste påbörjas nu. Dessutom måste fler projekt med alternativ finansiering sättas i gång. Det skulle innebära att en rad angelägna vägbyggen kan starta snabbare.

För att järnvägen skall kunna utvecklas och nuvarande standard upprätthållas krävs omfattande investeringar i såväl underhåll som utbyggnad av nya sträckor. En mycket stor andel av tågförseningarna kan härledas till bristande resurser hos Banverket. En rad flaskhalsar måste byggas bort för att järnvägen skall kunna utgöra ett fullgott transportalternativ både för passagerare och gods.

Kristdemokraterna föreslår i motionen en storsatsning på den nu snabbt förfallande svenska väg- och järnvägsinfrastrukturen. För kommunikationssektorn avsätts 8,5 miljarder kronor ytterligare under treårsperioden att användas främst för väginvesteringar. Av beloppet avses en stor del användas till s.k. skuggtullar för PPP-projekt (Public Private Partnership), vilket gör att de faktiska investeringarna blir avsevärt större än de anslagna beloppen. Även övriga nyinvesteringar och reinvesteringar på de starkt nedslitna riks- och länsvägarna rymms i anslaget.

I motion Fi19 av Agne Hansson m.fl. (c) yrkande 4 (delvis) och yrkande 8 framhålls att en av grundförutsättningarna för att kunna åstadkomma livskraft i hela landet och hejda den sociala och regionala klyvningen, är väl fungerande kommunikationer och väl underhållen infrastruktur. Centerpartiet framhåller regeringens misshushållning med infrastrukturkapitalet och det allvar-

liga i att den utlovade infrastrukturpropositionen gång på gång har skjutits upp. Enligt motionen drabbas företag och människor av regeringens obeslutsamhet på detta område.

Vägnätet faller bokstavligen samman på många håll i landet, enligt motionen. De dåliga vägarna kostar årligen människor och företag stora summor. Fordon körs sönder och måste repareras, gods kommer inte fram i tid, vägar stängs av eller viktbegränsas och trafiksäkerheten försämras. I motionen pekas också på att den för Sverige så viktiga skogsindustrin inte får fram råvaror till sina anläggningar på grund av de dåliga vägarna. Centerpartiet betonar att skjuta upp drift och underhåll av våra vägar är samhällsekonomiskt osunt.

Motionärerna pekar också på att det i Sverige i dag finns över 1 300 mil vägar som är helt eller delvis avstängda, samtidigt som det finns ett stort antal vägar där Vägverket förklarat att det inte finns någon bärighet eller att de är trafikfarligt utformade.

Vidare betonas i motionen behovet av att skapa ett ekologiskt hållbart transportsystem och nödvändigheten av en helhetssyn på infrastrukturen.

Utöver ett väl underhållet vägnät är det av största vikt för den regionala och nationella utvecklingen att andra fysiska kommunikationer är väl fungerande. Främst från miljösynpunkt, men också för att minska belastningen på vägnätet, är det angeläget att den långväga godstrafiken i större utsträckning än i dag förs över från vägar till järnväg och sjöfart där så är möjligt.

Mer pengar behövs också, enligt motionen, till järnvägarna för att kunna öka kapaciteten och bygga bort flaskhalsarna.

Centerpartiet vill också förverkliga visionen om en "digital allemansrätt", som innebär att den digitala infrastrukturen måste komma alla till del. Att ha tillgång till en digital infrastruktur skapar möjligheter till sysselsättning och blir dessutom en allt viktigare demokratisk fråga när myndigheter lägger ut information på nätet. Staten måste ta ansvar för att alla skall få tillgång till den digitala infrastrukturen genom en utbyggnad av ett bredbandsnät i hela landet. På detta nät skall sedan olika operatörer konkurrera fritt.

Enligt motion Fi20 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) yrkande 4 (delvis) och yrkande 14 behövs ökade medel för att förbättra vägnätet. Folkpartiet liberalerna avsätter medel för detta ändamål både nästa budgetår och långsiktigt. Banverkets investeringar kan enligt motionen bedrivas i en något långsammare takt.

I motionen framhålls att hela Sverige aldrig kan få en positiv utveckling utan fungerande kommunikationer. Därför måste satsningar göras på infrastrukturen. Främst är det satsningar på vägar och IT-teknik som måste göras. Det är en fråga av största vikt för både städer och landsbygd.

Främst i storstäderna hotar trafikinfarkter att allvarligt försämra både företagens arbetsvillkor och de enskilda människornas dagliga arbetsliv och fritid. Det är också av yttersta vikt att hela landet har en sådan standard på vägnätet att råvaruförsörjningen till industrin kan tryggas hela året och att de färdiga

produkterna kan fraktas därifrån. Folkpartiet liberalerna anser att vägnätet måste höjas och att omedelbara åtgärder måste sättas in.

Enligt motionen måste det förslag till stomvägnät med anslutande vägar av hög kvalitet som den borgerliga regeringen lade fram år 1993 genomföras. I motionen framhålls också att det även på järnvägssidan är av stor vikt att ett stomnät av hög kvalitet kan upprätthållas.

IT-kommunikationer är en stor framtidsfråga för Sverige. Goda IT-kommunikationer är ett bra verktyg för att skaffa fler jobb i hela Sverige. Det är därför av största vikt att det finns ett väl utbyggt och kraftfullt IT-nät i hela landet. Just nu är det utbyggnaden av fiberkabel för bättre bredbandsuppkoppling som är aktuell. Det är inte säkert att det är denna teknik som är den bästa i hela landet. Redan nu kan vi se att annan teknik kommer på området, till exempel trådlös kommunikation. Därför skall vi i dag inte lägga ner mer offentliga resurser på att bygga ut något som vi inte vet om det är hållbart om ett par år. Folkpartiets uppfattning är därför att det i första hand är näringslivet som skall engagera sig i utbyggnaden av IT-nät.

Trafikuskottets ställningstagande

Fyra partimotioner har lämnats med anledning av regeringens förslag till ramar för utgiftsområde 22 Kommunikationer för åren 2002–2004. I tabellen nedan redovisas regeringens förslag till ramar för utgiftsområde 22 Kommunikationer för åren 2002–2004 samt de olika partiernas förslag till ändringar i förhållande till regeringens förslag.

Miljoner kronor

	År 2002	År 2003	År 2004
Regeringen	24 967	25 913	26 180
Moderata samlingspartiet	+465 (25 432)	+ 4 465 (30 378)	+5 465 (31 645)
Kristdemokraterna	+2 000 (26 967)	+2 000 (27 913)	+4 500 (30 680)
Centerpartiet	+2 165 (27 132)	+2 211 (28 124)	+2 230 (28 410)
Folkpartiet liberalerna	+300 (25 267)	-650 (25 263)	-650 (25 530)

Som framgår av tabellen vill Moderata samlingspartiet, Kristdemokraterna och Centerpartiet avsätta mer resurser under åren 2002–2004 till utgiftsområde 22 Kommunikationer än vad regeringen har föreslagit. Folkpartiet liberalerna vill avsätta något mindre resurser än regeringen.

I samtliga partimotioner pekas på behovet av väg- och järnvägssatsningar. Trafikutskottet erinrar om att regeringen i höst kommer att presentera en proposition om hur transportinfrastrukturen skall utvecklas under den kommande tioårsperioden. Denna proposition bör enligt utskottets mening avvaktas innan beslut fattas om vilka prioriteringar som bör göras. Trafikutskottet vill dock understryka den uppfattning som regeringen framför i propositionen och som också framförs i flera av motionerna, nämligen vikten av att säkerställa och underhålla nuvarande infrastruktur samt att utveckla den i förhållande till de transportpolitiska målen. Ett behov av ambitionshöjningar inom infrastrukturuområdet finns, och detta bör komma till uttryck i höstens inriktningsproposition. Därvid bör också, i likhet med vad regeringen och flera motioner framhåller, säkerhets- och miljöfrågor ha fortsatt hög prioritet.

Enligt trafikutskottets mening bör den kommande propositionen om transportinfrastrukturen avvaktas. Trafikutskottet anser således att riksdagen bör bifalla regeringens förslag till ramar för utgiftsområde 22 Kommunikationer för åren 2002–2004. Härav följer att motionerna Fi17 (m) yrkande 5 (delvis) och yrkande 14, Fi18 (kd) yrkande 5 (delvis) och yrkande 7 (delvis), Fi19 (c) yrkande 4 (delvis) och yrkande 8, Fi20 (fp) yrkande 4 (delvis) och yrkande 14 bör avslås.

Sjöfartsstödet

Motionerna

Tom Heyman och Lars Björkman (båda m) framhåller i motion Fi25 att sjöfartsstödet inte skall utvidgas. De pekar på att den svenske registrerade handelsflottan, utom färjorna, länge har haft svårt att hävda sig i konkurrensen och att den sedan år 1989 är beroende av statligt stöd. Detta är enligt motionen en olycklig lösning. Enligt motionen har många utvärderingar gjorts av denna typ av riktade industristöd och de ger alla en genomgående mycket negativ bild av effekterna. Stödet skapar ineffektiva organisationer, snedvrider konkurrensen och konserverar föråldrad teknik. Sedan stödet infördes har enligt motionen handelsflottan minskat, medelåldern hos tonnaget ökat, den tekniska utvecklingen mer eller mindre avstannat och riskkapitalet i stort sett försvunnit. Regeringen aviserar nu att stödet skall mer än fördubblas och nu även utgå till färjesjöfarten. I motionen anges att det utökade stödet till den helt dominerande delen kommer att utgå till ett enda företag. Det torde inte ha inträffat sedan varvsstödet slogs samman att ett enskilt företag erhåller ett så omfattande belopp för att täcka löpande driftunderskott. Sjöfartsstödet kommer direkt att påverka det statliga upplåningsbehovet, och kostnaden för det nya driftbidraget till färjorna överlåtes därmed till framtida generationer att betala. När den svenska arbetsmarknaden står inför personalbrist på många områden planerar regeringen att med skattemedel subventionera tämligen lågbetalda sjöarbeten. Detta kan enligt motionen inte vara en riktig utveckling. Stödet bör enligt motionen därför ej utökas och det nuvarande sjöfartsstödet bör avvecklas.

I motion Fi29 av Mats Odell m.fl. (kd) yrkande 3 framhålls att det enligt propositionen framgår att sjöfartsstödet skall införas så snart som möjligt, dock senast den 1 januari 2002. Kristdemokraterna anser att det nya sjöfartsstödet skall träda i kraft redan till sommaren, dock senast den 1 september 2001. I motionen framhålls att svensk handelssjöfart är ledande när det gäller miljö- och säkerhetstänkande men att den lever under pressade ekonomiska förhållanden. Slutligen framhålls att det är viktigt att kompetensen finns kvar i Sverige och för det krävs enligt motionen en aktiv sjöfartspolitik.

Trafikutskottets ställningstagande

I sitt av riksdagen godkända betänkande (prop. 2000/01:1 utg.omr. 22, bet. 2000/01:TU1, rskr. 2000/01:80) noterade utskottet med tillfredsställelse regeringens uttalande i budgetpropositionen för år 2001 att den ville slå vakt om den svenska sjöfartsnäringen, inte minst färjesjöfarten. Regeringen betonade att den, efter en översyn av lastsjöfartens och färjenäringens villkor, ville ge den svenska sjöfarten likvärdiga konkurrensvillkor, och att det samlade stödet borde utökas till att omfatta även färjenäringen. Utskottet välkomnade denna översyn och dess inriktning samt det förslag som regeringen då aviserade. Utskottet framhöll också att åtgärder behövde genomföras redan under år 2001 för att stärka konkurrenskraften och motverka utflaggning. Utskottet framhöll vidare att regeringen snarast möjligt borde återkomma till riksdagen med förslag om hur åtgärderna under år 2001 skulle utformas. Det som då anfördes av utskottet gavs regeringen till känna.

Regeringen lämnade den 10 maj 2001 en proposition till riksdagen om vidgat statligt ekonomiskt stöd till sjöfartsnäringen (prop. 2000/01:127). I propositionen föreslås att ett sjöfartsstöd införs som omfattar både last- och passagerarfartyg i internationell trafik. Syftet är att ge svensk sjöfartsnäring konkurrensvillkor som är likvärdiga med andra EU-länders handelsflottor. Trafikutskottet kommer att behandla denna proposition senare i vår. I avvaktan på denna behandling bör riksdagen avslå motionerna Fi25 (m) och Fi29 (kd) yrkande 3.

Stockholm den 15 maj 2001

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Monica Öhman (s), Per-Richard Molén (m), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Lars Björkman (m), Monica Green (s), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp) och Viviann Gerdin (c).

Avvikande meningar

1. Preliminära ramar för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Birgitta Wistrand (m) anför:

Moderata samlingspartiet anser att den underdimensionerade infrastrukturen i Sverige utgör ett hinder för företagens expansion och medför svårigheter vid nyetableringar. Det behövs en omfattande nybyggnad och upprustning av vägar och järnvägar. Det skall vara möjligt att bedriva företagande i hela landet. Storstadsregionerna måste få kommunikationsmässiga förutsättningar som gör det möjligt med fortsatt tillväxt till nytta för Sverige i sin helhet.

Regeringens förslag till utgiftsnivåer innebär att inga nya vägar kan komma till stånd under den kommande treårsperioden. Eftersom infrastrukturpropositionen har uteblivit har inte heller de statliga verken någon möjlighet att genomföra planering inför den kommande tioårsperioden. Bristen på medel kommer också att medföra en ytterligare försämring av tillstånden på vägarna. Inte minst Stockholm och de andra storstadsregionerna kommer att drabbas hårt. Jämfört med behoven är eftersläpningen av drift och underhåll i dag stor. Situationen blir än allvarigare då vi ännu inte sett alla konsekvenser av fjolårets översvämningar och årets tjällossning. Moderata samlingspartiet vill därför öka anslagen med 13 miljarder kronor under treårsperioden 2002–2004 för att påbörja ett särskilt vägutbyggnadsprogram. Ökningen av anslaget skall också gå till att förbättra det eftersatta underhållet. Mot bakgrund av den bekymmersamma situationen i Stockholmsområdet bör en del av dessa medel utnyttjas för investeringar där.

I regeringens förslag finns det en antydning om att medel lyfts från vägar till järnväg. Finansiering saknas dock för ”tredje spåret” i Stockholm, en mycket viktig kapacitetshöjning för hela landet. För att kunna starta detta projekt över Saltsjö-Mälaravsnittet föreslås att anslaget för järnvägsinvesteringar ökas med två miljarder kronor under den kommande treårsperioden 2002–2004.

Moderata samlingspartiet föreslår att de preliminära ramarna för utgiftsområde 22 Kommunikationer bör vara 25 432 miljoner kronor år 2002, 30 378 miljoner kronor år 2003 och 31 645 miljoner kronor år 2004. Riksdagen bör således bifalla motion Fi17 (m) yrkande 5 i denna del samt yrkande 14. Regeringens förslag till preliminära ramar och övriga motioner bör avslås.

2. Preliminära ramar för utgiftsområde 22 Kommunikationer

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

Kristdemokraterna anser att den svenska basnäringen och därmed tillväxten och välfärden är starkt beroende av goda kommunikationer. Transportsektorn bör dessutom ses som en egen näring som kan vinna andelar i andra länder med svenskt miljö- och säkerhetstänkande.

Det är anmärkningsvärt att regeringen inte presenterar några satsningar på infrastrukturen i vårpropositionen. Regeringen skjuter återigen besluten framför sig till den kraftigt försenade infrastrukturpropositionen. Vidare innebär

regeringens oförmåga och saktfärdighet på kommunikationsområdet att eftersläpningarna i de uppställda investeringsplanerna ökar ytterligare, både för vägar och järnvägar. Regeringen tillåter och medverkar enligt vår uppfattning till kapitalförstöring. Återhämtningen kommer att bli kostsammare ju längre regeringen väntar. Det är angeläget att återhämtningen av vägunderhållet påbörjas nu. Dessutom måste fler projekt med alternativ finansiering sättas i gång. Det skulle innebära att en rad angelägna vägbyggen kan starta snabbare.

För att järnvägen skall kunna utvecklas och nuvarande standard upprätthållas krävs omfattande investeringar i såväl underhåll som utbyggnad av nya sträckor. En mycket stor andel av tågförseningarna kan härledas till bristande resurser hos Banverket. En rad flaskhalsar måste byggas bort för att järnvägen skall kunna utgöra ett fullgott transportalternativ både för passagerare och gods.

För kommunikationssektorn bör enligt vår uppfattning avsättas 8,5 miljarder kronor ytterligare under perioden 2002–2004 för främst väginvesteringar. Av beloppet avses en stor del användas till s.k. skuggtullar för PPP-projekt (Public Private Partnership), vilket gör att de faktiska investeringarna blir avsevärt större än de anslagna beloppen. Även övriga nyinvesteringar och reinvesteringar på de starkt nedslitna riks- och länsvägarna ryms i anslaget.

Vi vill också framhålla att Posten AB har drabbats hårt ekonomiskt till följd av att regeringen inte skött förhandlingarna med bolaget på ett acceptabelt sätt, utan pålagt bolaget omfattande samhällsuppgifter utan rimlig ersättning. Kristdemokraterna betonar det orimliga i att Posten AB ännu inte fått ett nytt avtal vad gäller den grundläggande kassaservicen.

Sammanfattningsvis vill vi således öka de preliminära ramarna för utgiftsområde 22 Kommunikationer. År 2002 bör ramen vara 26 967 miljoner kronor, år 2003 bör ramen vara 27 913 miljoner kronor och år 2004 bör ramen vara 30 680 miljoner kronor. Riksdagen bör därför bifalla motion Fi18 (kd) yrkande 5 i denna del samt yrkande 7 i denna del. Regeringens förslag till preliminära ramar samt övriga motioner bör avslås.

3. Preliminära ramar för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Viviann Gerdin (c) anför:

Centerpartiet anser att en av grundförutsättningarna för att kunna åstadkomma livskraft i hela landet och för att hejda den sociala och regionala klyvningen, är väl fungerande kommunikationer och en väl underhållen infrastruktur. Vi anser att regeringen misshushållar med infrastrukturkapitalet. Det är allvarligt att den utlovade infrastrukturpropositionen gång på gång har skjutits upp. Enligt Centerpartiet drabbas företag och människor av regeringens obeslutsamhet på detta område.

Vägnätet faller bokstavligen samman på många håll i landet. De dåliga vägarna kostar årligen människor och företag stora summor. Fordon körs sönder och måste repareras, gods kommer inte fram i tid, vägar stängs av eller viktbegränsas och trafiksäkerheten försämras. Den för Sverige så viktiga skogsindustrin får inte fram råvaror till sina anläggningar på grund av de

dåliga vägarna. Vi betonar därför att skjuta upp drift och underhåll av våra vägar är samhällsekonomiskt osunt.

Centerpartiet vill också framhålla att det i Sverige i dag finns över 1 300 mil vägar som är helt eller delvis avstängda, samtidigt som det finns ett stort antal vägar där Vägverket förklarat att det inte finns någon bärighet eller att de är trafikfarligt utformade.

På lång sikt är dagens transportsystem inte hållbart. Det är enligt Centerpartiet viktigt att skapa ett ”grönare” transportsystem, där användningen av fossila bränslen minskar. Vi är därför starkt kritiska till att regeringen tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet aviserat att biobränslen skall beläggas med skatt. Genom att ta ut energiskatt på biobränslen motverkas ambitionen att få in miljövänliga drivmedel på marknaden.

Det är nödvändigt med en helhetssyn på infrastrukturen och transportsystemet. Planering över sektorsgränserna är ett måste. Det är viktigt att motverka att olika statliga verk optimerar trafiklösningarna endast inom sitt eget område. I stället måste de se till vad som är bäst för helheten och till vad som skapar en långsiktig ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbar transportplanering.

Utöver ett väl underhållet vägnät är det av största vikt för den regionala och nationella utvecklingen att andra fysiska kommunikationer är väl fungerande. Främst från miljösynpunkt, men också för att minska belastningen på vägnätet, är det angeläget att långväga godstrafik förs över från vägar till järnväg och sjöfart där så är möjligt.

Mer resurser behövs också till järnvägarna för att kunna öka kapaciteten och bygga bort flaskhalsarna.

Centerpartiet vill också förverkliga visionen om en ”digital allemansrätt”, som innebär att den digitala infrastrukturen måste komma alla till del. Att ha tillgång till en digital infrastruktur skapar möjligheter till sysselsättning och blir dessutom en allt viktigare demokratisk fråga när myndigheter lägger ut information på nätet. Staten måste ta ansvar för att alla skall få tillgång till den digitala infrastrukturen genom en utbyggnad av ett bredbandsnät i hela landet. På detta nät skall sedan olika operatörer konkurrera fritt.

Centerpartiet vill mot ovanstående bakgrund öka utgiftsramarna. Den preliminära ramen för utgiftsområde 22 Kommunikationer bör år 2002 vara 27 132 miljoner kronor, år 2003 bör ramen vara 28 124 miljoner kronor och år 2004 bör ramen vara 28 410 miljoner kronor. Riksdagen bör således bifalla motion Fi19 (c) yrkande 4 i denna del samt yrkande 8. Regeringens förslag till preliminära ramar samt övriga motioner bör avslås.

4. Preliminära ramar för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Kenth Skårvik (fp) anför:

Folkpartiet liberalerna anser att ökade resurser behövs för att förbättra vägnätet. Vi vill därför avsätta medel för detta ändamål nästa budgetår samt på längre sikt. Banverkets investeringar kan enligt vår uppfattning bedrivas i en något långsammare takt.

Hela Sverige kan aldrig få en positiv utveckling utan fungerande kommunikationer. Därför måste satsningar göras på infrastrukturen. Främst krävs satsningar på vägar och IT-teknik. Det är en fråga av största vikt för både städer och landsbygd.

Främst i storstäderna hotar trafikinfarkter att allvarligt försämra både företagens arbetsvillkor och de enskilda människornas dagliga arbetsliv och fritid. Det är också av yttersta vikt att hela landet har en sådan standard på vägnätet att råvaruförsörjningen till industrin kan tryggas hela året och att vägarna håller en sådan standard att de färdiga produkterna kan fraktas därifrån. Folkpartiet liberalerna anser att väganslaget måste höjas och att omedelbara åtgärder måste sättas in.

Enligt vår uppfattning måste det förslag till stomvägnät med anslutande vägar av hög kvalitet som den borgerliga regeringen lade fram 1993 genomföras. Även på järnvägssidan är det av stor vikt att ett stomnät av hög kvalitet kan upprätthållas.

IT-kommunikationer är en stor framtidsfråga för Sverige. Goda IT-kommunikationer är ett bra verktyg för att skaffa fler jobb i hela Sverige. Det är därför av största vikt att det finns ett väl utbyggt och kraftfullt IT-nät i hela landet. Just nu är det utbyggnaden av fiberkabel för bättre bredbandsuppkoppling som är aktuell. Det är inte säkert att det är denna teknik som är den bästa i hela landet. Redan nu kan vi se att annan teknik kommer på området, till exempel trådlös kommunikation. Därför skall vi i dag inte lägga ner mer offentliga resurser på att bygga ut något som vi inte vet om det är hållbart om ett par år. Folkpartiets uppfattning är därför att det i första hand är näringslivet som skall engagera sig i utbyggnaden av IT-nät.

Folkpartiet liberalerna föreslår sammanfattningsvis att ramarna för utgiftsområde 22 Kommunikationer bör vara 25 267 miljoner kronor år 2002, 25 263 miljoner kronor år 2003 samt 25 530 miljoner kronor år 2004. Riksdagen bör således bifalla motion Fi20 (fp) yrkande 4 i denna del samt yrkande 14. Regeringens förslag till preliminära ramar samt övriga motioner bör avslås.

5. Sjöfartsstödet

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Birgitta Wistrand (m) anför:

Den svenskregrerade handelsflottan, utom färjorna, har länge haft svårt att hävda sig i konkurrensen. Sedan år 1989 är den beroende av statligt stöd, vilket är en olycklig lösning. Många utvärderingar har gjorts av denna typ av riktade industristöd och de ger alla en genomgående mycket negativ bild av effekterna. Stödet skapar ineffektiva organisationer, snedvrider konkurrensen och konserverar föråldrad teknik. Sedan stödet infördes har handelsflottan minskat, medelåldern hos tonnage ökat, den tekniska utvecklingen mer eller mindre avstannat och riskkapitalet i stort sett försvunnit. Regeringen aviserar nu att stödet skall mer än fördubblas och även utgå till färjesjöfarten. Det utökade stödet kommer till den helt dominerande delen att utgå till ett enda företag. Det borde inte ha inträffat sedan varvsstöds dagar att ett enskilt företag erhåller ett så omfattande belopp för att täcka löpande driftunderskott. Eftersom färjenäringen, till skillnad från den vanliga lastsjöfarten, verkar på en sorts oligopolmarknad med mycket begränsad konkurrens mellan de olika företagen, är stödet än mer anmärkningsvärt. Sjöfartsstödet kommer därför direkt att påverka det statliga upplåningsbehovet, och kostnaden för det nya driftbidraget till färjorna överlåtes därmed till framtida generationer att betala. När den svenska arbetsmarknaden står inför personalbrist på många områden planerar regeringen att med skattemedel subventionera tämligen lågbetalda sjöarbeten. Detta kan enligt vår uppfattning inte vara en riktig utveckling. Stödet bör enligt motionen därför ej utökas och det nuvarande sjöfartsstödet bör avvecklas.

Riksdagen bör således bifalla motion Fi25 (m).

6. Sjöfartsstödet

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

I vårpropositionen skriver regeringen att sjöfartsstödet skall införas så snart som möjligt, dock senast den 1 januari 2002. Kristdemokraterna anser att det nya sjöfartsstödet skall träda i kraft redan till sommaren, dock senast den 1 september 2001. Vi anser att svensk handelssjöfart är ledande på miljö- och säkerhetstänkande men att den lever under pressade ekonomiska förhållanden. Därför vill vi framhålla att det är viktigt att kompetensen finns kvar i Sverige och för det krävs enligt vår uppfattning en aktiv sjöfartspolitik. Riksdagen bör således bifalla motion Fi29 (kd) yrkande 3.