

Motion till riksdagen 2005/06:T559

av Erling Bager m.fl. (fp)

Trafik och infrastruktur

Motionen delad mellan flera utskott

1 Sammanfattning

Sverige behöver tillväxt – för arbete och för välfärd. Väl fungerande kommunikationer är en förutsättning för att såväl människor som varor skall kunna transporteras på ett effektivt och miljömässigt sätt. Trots att vägar och järnvägar under flera decennier har eftersatts vad avser såväl underhåll som utbyggnad av ny infrastruktur dröjer regeringens sedan länge aviserade transportpolitiska proposition. I stället för att föreslå nya lösningar för drift och investeringar inom trafikpolitiken förhandlar regeringen i långbänk med de tillväxt- och bilfientliga röd-gröna samarbetspartierna. Underhåll och utbyggnad av infrastruktur är förutsättningar för ökad tillväxt, förbättrad miljö och ökad trafiksäkerhet. Det behövs en ny regering för en ny transportpolitik.

Samarbetspartiernas blockering inför alternativa finansieringslösningar leder till färre investeringar i en tid, när dessa borde vara betydligt fler. Den totala investeringsvolymen för den pågående planeringsperioden 2004–2015 blir därmed avsevärt lägre än den annars skulle ha kunnat bli. Det innebär också att flera investeringar för att bygga bort flaskhalsarna i våra tillväxtregioner samt den bärighetshöjande tjälsäkringen i skogslänen inte kommer till stånd i tid och att andra investeringar trängs undan ur planerna för den nu pågående tolvårsperioden. Folkpartiet liberalerna föreslår ytterligare 6,0 miljarder kronor till vägar för hela planeringsperioden och ytterligare 500 miljoner för 2006.

Fel! Okänt namn på

2 Innehållsförteckning

1	Sammanfattning.....	1
2	Innehållsförteckning	2
3	Förslag till riksdagsbeslut.....	3
4	Sverige behöver tillväxt!	6
5	Tidigareläggning av investeringar	7
6	Planeringsramar.....	8
7	Nya vägar till långsiktig finansiering	9
8	Mål för trafikpolitiken	9
9	Bättre miljö.....	10
10	Forskning.....	11
11	Ökad konkurrens	12
11.1	Konkreta åtgärder för bättre konkurrens.....	12
12	Transporter	13
12.1	Godstrafik.....	13
12.2	Bilen – viktig för persontrafiken.....	13
12.3	Höj standarden på vägarna	14
12.4	Tjälsäkring.....	14
12.5	Nya vägar	15
12.6	Enskilda vägar	15
13	Kollektivtrafik	16
14	Trafik på järnväg	16
14.1	Rikstrafiken	17
14.2	Gotlandstrafiken	18
15	Trafik på sjön.....	18
15.1	Lika konkurrens på sjön	18
15.2	Isbrytning.....	19
15.3	Hamnar och ”havets motorvägar”	19
16	Trafik i luften.....	20
16.1	Regionala flygplatser.....	20
16.2	Sälj Luftfartsverket.....	21
17	Post och kassaservice	21
18	Anslagsfrågor	21

3 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tidigareläggning av investeringar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att återkomma till riksdagen med förslag till långsiktig finansieringsform för infrastrukturinvesteringar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om PPP (public-private partnership) som alternativ finansieringsform.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trafik och miljö.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trafik och forskning.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om konkurrens inom trafikområdet.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om konkurrensituationen inom EU.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utförsäljning av Vägverket Produktion.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om avreglering av Bilprovningen samt Vägverkets förarprovning.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om godstransporter.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om avreglering av godstrafiken på järnväg.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om insjö- och kustsjöfarten.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om persontransporter.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en bilsocial utredning.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tjälsäkring, bärkraftssäkring och upprustning av vägnätet.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nyinvesteringar i vägar.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bygga bort flaskhalsar i våra storstadsregioner.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om den s.k. nordiska triangeln mellan Köpenhamn, Oslo, Stockholm och Helsingfors.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om de enskilda vägarna.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skyndsamt återkomma till riksdagen med en redovisning av vilka ytterligare insatser som krävs för att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig för funktionshindrade.

Fel! Okänt namn på

21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att konkurrensutsätta samtliga järnvägssträckor.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att Citybanan och Mälartunneln i Stockholm har högsta prioritet.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om den s.k. Norrbotniabanan.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om förändringar i miljöbalken avseende mindre utbyggnader av järnväg.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om Rikstrafiken.
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om Gotlandstrafiken.
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om sjöfarten.
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om förslag till tonnagebaserad skatteberäkning för sjöfarten.¹
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts i övrigt om sjöfartens konkurrenssituation.
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att tillsammans med Finland och Estland söka stöd inom EU:s strukturprogram för isbrytarverksamhet.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om konkurrensen i hamnarna.
32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om prioriteringar av Sveriges hamnar inom ramen för ett övergripande nationellt perspektiv.
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om luftfarten.
34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om handel med s.k. slotar.
35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om de regionala flygplatserna.
36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om försäljning av Luftfartsverket.
37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att upprätthålla en post- och kassaservice i hela landet på lika villkor.
38. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om avreglering av postmarknaden i EU-området.

Fel! Okänt namn på

39. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställning.

Anslag i tusental kronor

36:1 Vägverket: Administration	-100 000
36:2 Väghållning och statsbidrag	+500 000
36:3 Banverket: Administration	-50 000
36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	+100 000
Summa	+450 000

¹ Yrkande 28 hänvisat till SkU.

Fel! Okänt namn på

4 Sverige behöver tillväxt!

Sverige behöver tillväxt – för arbete och för välfärd. Sverige styrs sedan snart två mandatperioder av en riksdagsmajoritet som är skeptisk till tillväxt. Sverige har inte för mycket tillväxt utan för lite tillväxt. Goda transportmöjligheter för råvaror till industrin och för industrins produkter till export eller till kunderna är en förutsättning för ökad tillväxt. Goda transportmöjligheter för människor att kunna ta sig till och från sin arbetsplats är likaså en förutsättning för ökad tillväxt.

Den traditionella infrastrukturen i vårt land – vägar och järnvägar – har under flera decennier eftersatts. Det gäller såväl underhåll av befintlig infrastruktur som utbyggnad av ny infrastruktur. Vägar och järnvägar som utsätts för daglig förslitning måste underhållas för att standarden skall kunna upprätthållas. Så har under lång tid skett i alldeles för liten utsträckning, varför underhållsbehoven är mycket, mycket stora. Sveriges växande befolkning och den ständigt ökande person- och godstrafiken – inte minst i tillväxtregionerna – liksom nya trafik- och transportmönster skapar behov av både nya och utbyggda väg- och järnvägssträckningar.

Behoven av underhåll och investeringar är stora och eftersatta i hela Sverige. Vägnätet i glesare befolkade delar av landet – inte minst i skogslänen – har idag en standard, som särskilt i tjällossningstider skapar mycket stora problem såväl för de boende som för godstransporter, och då alldeles särskilt för virkestransporterna till skogsindustrin. Den traditionella basindustrin med skogen och järnet som grund kommer även framöver att kunna ge ett ansenligt bidrag till både tillväxt och exportintäkter av stor betydelse för landets välfärdsutveckling. Underhåll, tjälsäkring och bärighetsförstärkning är därför av största vikt. Trafiksäkerhetsskäl ställer fortsatta krav på att separera trafiken på våra större vägar med mötande trafik.

I storstadsregionerna med centrum i Stockholm men också Göteborg och Malmö har utbyggnaden av trafikens infrastruktur inte på något sätt hållit takten med befolkningsökningen. Det har lett till betydande trafikstockningar i rusningstid med stora samhällsekonomiska förluster förutom de betydande olägenheter detta utgör för de boende i storstadsregionerna. Möjligheter till regionförstoring med förbättrad arbetspendling över större sträckor omöjliggörs därmed, vilket i sin tur har negativ effekt på förutsättningarna för ökad tillväxt. Detta drabbar självklart många människor i landets tillväxtregioner runt om i landet – också långt utanför storstadsregionerna.

För Folkpartiet liberalerna är det av såväl miljö- som transportekonomiska skäl en utgångspunkt för infrastrukturpolitiken att investeringar i spårbunden trafik är särskilt angelägna i landets mest tätbefolkade regioner. Den svenska transportstrukturen bygger på en kombination av transporter på väg, järnväg, till sjöss och i luften. Trafiknätet måste därför utformas, så att kraftfulla noder utvecklas där det blir möjligt att på ett trafikekonomiskt och miljömässigt effektivt sätt kunna växla mellan olika trafikslag. Olika trafikslag måste i högre utsträckning kombineras och komplettera varandra.

Folkpartiet liberalerna har i flera år begärt att regeringen skall återkomma till riksdagen med förslag till en långsiktig finansieringsform för investering-

arna i infrastruktur. Det skulle bygga på samarbete mellan stat och näringsliv vid finansiering av infrastruktur i våra tillväxtregioner. Även i årets budgetproposition lyser dessa förslag med sin frånvaro. Den kraftigt försenade transportpolitiska propositionen kommer med all sannolikhet inte heller att lösa upp de röd-gröna låsningarna på detta område.

Det innebär att den totala investeringsvolymen för perioden 2004–2015 blir avsevärt lägre än den annars skulle ha kunnat bli. Men, det innebär också att ett antal strategiskt viktiga investeringar i våra tillväxtregioner som skulle ha kunnat vara attraktiva samfinansieringsprojekt nu finansieras inom en i sig icke tillräcklig investeringsram för perioden fram till 2015. Därigenom trängs andra investeringar med mindre attraktivitet för samfinansiering med näringslivet undan ur investeringsplanen för den nu påbörjade tolvårsperioden. Regeringens blockering inför alternativa finansieringslösningar leder till väsentligt färre investeringar i en tid, när dessa borde vara betydligt fler.

5 Tidigareläggning av investeringar

Investeringar i vägar och järnvägar har eftersatts under mycket lång tid i vårt land. Det är skälet till att vi förordat en högre planeringsram för investeringar i vägar med ytterligare 6,0 miljarder kronor för perioden 2004–2015. Särskilt i våra storstadsregioner är flaskhalsarna i infrastrukturen så stora idag att de allvarligt hämmar förutsättningarna för tillväxt i landets viktigaste tillväxtregioner.

Framkomligheten måste ökas för både person- och godstransporter. Mycket talar därför för att centrala insatser för att bygga bort dessa flaskhalsar tidigareläggs under planeringsperioden. Utrymme för detta kan också skapas genom att andra projekt senareläggs under perioden.

Viktigast i Stockholmsregionen är Mälartunneln som ökar spårkapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet. Folkpartiet välkomnar att detta nu till slut prioriteras också av regeringen, så att en tidigareläggning möjliggjorts. Den är av högsta prioritet. Vi välkomnar likaså att fullföljandet av E 6 genom Bohuslän enligt plan liksom att utbyggnaden av riksväg 73 mot Nynäshamn nu till slut har påbörjats.

Däremot finner vi det inte acceptabelt att regeringen fortsatt utelämnar byggandet av en komplett ringled och Förbifart Stockholm i investeringsplanerna för 2004–2015. Förbifart Stockholm bör genomföras, vilket det också fanns enighet om i Stockholmsberedningen. Andra exempel på angelägna satsningar är en ny koppling mellan E 18 och E 4 samt Huvudstaleden och Södertörnsleden liksom bättre vägförbindelser i Roslagen.

I Västsverige utgör Göteborgs central en betydande flaskhals med sin säckkonstruktion. Tågförbindelsen Västlänken skulle underlätta tågtrafiken genom Göteborg väsentligt och möjliggöra snabbtågsförbindelse med Landvetter flygplats. I Västsverige bör fyrfältsstandard på E 20, riksvägarna 40 och 45 samt en tvärförbindelse mellan E 20 och riksväg 45 prioriteras.

Fel! Okänt namn på

Regeringens beslut att senarelägga planerade investeringar på E 22 skapar stora problem i Skåne och sydöstra Sverige.

6 Planeringsramar

Riksdagen fastställde i juni 2004 de av regeringen i proposition 2003/04:95 föreslagna ekonomiska planeringsramarna för investeringar i järnvägar för perioden 2004–2015 till 107,7 miljarder kronor och för investeringar i nationella stamvägar för samma period till 42,1 miljarder kronor. Detta byggde på regeringens beslut i februari 2004 att fastställa den nationella väghållningsplanen och den nationella banhållningsplanen för perioden 2004–2015.

Folkpartiet liberalerna anser, i likhet med vad som framhölls redan vid riksdagsbehandlingen hösten 2001, att behovet av infrastrukturinvesteringar i Sverige är ännu större än vad regeringen och dess samarbetspartier inser. Genom nya finansieringsformer bör investeringarna kunna bli större. Folkpartiet har i flera år föreslagit att man borde pröva privata finansieringsformer som med en sammanfattande beteckning kallas PPP, public-private partnership. Finansieringen av PPP-projekt kan bl.a. ske genom att nyttjarna, trafikanterna, erlägger avgifter eller genom att staten ”hyr” anläggningarna eller en kombination av dessa finansieringsformer.

Folkpartiet anser i likhet med sitt ställningstagande hösten 2001 att planeringsramen för investeringar i det nationella stamvägnätet bör vara större än vad regeringen föreslår. Den bör uppgå till 48,1 miljarder kronor. För 2007 och 2008 föreslår vi dessa förändringar:

			2007	förändring	2008	förändring
UO22				+330		+330
36:1	Vägverket:					
	Administration	1 004		-100	1 022	-100
36:2	Väghållning och statsbidrag	16 964		+500	17 660	+500
36:3	Banverket:					
	Administration	797		-75	811	-75
36:10	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	80		+5	80	+5

Vi anser liksom tidigare att regeringens planer tillsammans med sina rödgröna samarbetspartier för en Norrbotniabana saknar samhällsekonomisk grund. Det har även framhållits av Banverket i dess bedömningar. Norrbotniabanan bör därför utgå ur investeringsplanerna för 2004–2015. Inom planeringsramen för järnvägar frigörs därmed 3 miljarder kronor för denna period. Hela Norrbotniabanan skulle kräva investeringar i storleksordningen 20 miljarder kronor, varav merparten således skulle komma efter den aktuella planperioden.

7 Nya vägar till långsiktig finansiering

Den av riksdagen antagna investeringsplanen för tiden 2004–2015 var trång redan från början. När Vägverket, Banverket och länsstyrelserna i augusti lämnade sina förslag till planen 2004–2015 till regeringen, visade det sig att utrymmet minskat ytterligare på grund av besparingar, senareläggningar och kostnadsökningar – alldeles oaktat att investeringsbehoven redan från början legat långt över de ursprungliga budgetramarna.

Inför den fortsatta investeringsperioden 2004–2015 måste regeringen återkomma till riksdagen med förslag till en långsiktig finansieringsform. När järnvägen byggdes ut under 1800-talets senare hälft och början av 1900-talet, var det ett utslag av en långsiktig strategi från vårt lands beslutsfattare. Efter ett par årtiondens mycket allvarliga försummelser, är det dags att åter ta ett samlat grepp om finansieringen av nödvändiga investeringar i den svenska transportinfrastrukturen.

Folkpartiet liberalerna har i flera år förordat att s k PPP – private-public partnership – prövas också i Sverige. PPP-formen kan ske på flera sätt och även inkludera gemensamma satsningar med privata finansiärer. Det gäller såväl investeringar som drift och underhåll. PPP-lösningar har sedan början av 90-talet prövats med framgång i Storbritannien men nu också i ett par vägprojekt i både Finland och Norge. De väldiga behov som vuxit fram som en följd också av gångna års försummelser, gör det nödvändigt att förutsättningslöst pröva nya finansieringsmodeller. Det är en skyldighet inte minst mot kommande generationer, som kommer att ta över såväl det som vi skapat som det vi försummat. Kostnaderna för det senare får de också överta. Detta bör regeringen ges till känna.

Arlandabanans tillkomst är ett lyckat exempel på de värdefulla möjligheterna att åstadkomma investeringar i samarbete med näringslivet, som Folkpartiet liberalerna var en varm tillskyndare av. Det var en strategisk investering i Stockholmsregionen. Riksrevisionens rapport "Arlandabanen" (RIR 2004:22) visade tyvärr att staten inte skött sin del av hanteringen. Regeringens försumliga hantering riskerar att slå allvarligt mot kommande möjligheter till gemensamt samarbete mellan stat och näringsliv om viktiga infrastrukturinvesteringar i tillväxtregionerna. Riksrevisionens krav på att regeringen ger en samlad redovisning till riksdagen av de statliga åtagandena i Arlandabanen förutsattes av trafikutskottet redan för tio år sedan. I årets budgetproposition ger regeringen till slut en redovisning.

8 Mål för trafikpolitiken

Folkpartiet liberalerna anser att trafikpolitiken skall ha som mål att bidra till:

- ökad tillväxt
- förbättrad miljö
- ökad trafiksäkerhet

Fel! Okänt namn på

En trafikpolitik som bygger på ökad konkurrens mellan såväl olika trafikföretag som mellan trafikslag, som skapar goda förutsättningar för företagens behov av godstransporter och som ökar människors möjlighet att färdas till och från sitt arbete ger goda förutsättningar för ökad tillväxt.

En trafikpolitik där trafikslagen på lika villkor bär sina kostnader inklusive de miljömässiga, där människor i befolkningstäta regioner erbjuds en väl fungerande spårbunden kollektivtrafik, där flaskhalsar som skapar omfattande dagliga kö- och utsläppsproblem byggs bort och där utvecklande av nya mer miljömässiga transportmedel uppmuntras ger goda förutsättningar för en förbättrad miljö.

En trafikpolitik som får fler människor i de befolkningstäta regionerna att välja en väl fungerande kollektivtrafik, där vägarna görs säkrare genom att tät mötande biltrafik separeras, där utvecklandet av säkrare fordon uppmuntras och där trafikanterna visar mer hänsyn och respekt såväl för varandra som för de regler som gäller i trafiken ger goda förutsättningar för en ökad trafiksäkerhet. Folkpartiet liberalerna redovisar sina förslag om trafiksäkerheten i en särskild motion.

9 Bättre miljö

Klimatfrågan är vår tids största utmaning där växthuseffekten till stor del är beroende av ökat CO₂-utsläpp i atmosfären. Industrieländerna svarar för 80 procent av de globala utsläppen av koldioxid. Sverige har åtagit sig att sänka CO₂ med 4 procent i enlighet med Kyotoprotokollet. För att klara detta åtagande är det nödvändigt att trafiken tar sin del av ansvaret.

För att klara klimatfrågan och nå upp till miljömålet vill Folkpartiet liberalerna fokusera kring miljövänligare, effektivare och säkrare transporter. Vi ser lösning i alternativa drivmedel – inte i att skuldbelägga bilisterna. En framtida utbyggd kollektivtrafik är oerhört viktig men för många människor och för många transporter är bilen nödvändig.

Vi anser att det därför är nödvändigt att snabbast möjligt öka inblandning av förnybara drivmedel i bensin och diesel. Detta kan ske med befintlig bilpark. Det innebär dock ett nationellt beslut för dieselinblandningen och ett EU-godkännande för ökad etanolinblandning i bensin. Vi anser att inblandning skall vara ett krav för att få fortsatt skattenedsättning för jord- och skogsbrukets maskiner.

Vi anser också att teknikneutralitet skall råda varför vi inte kan acceptera den straffbeskattning som sker på dieselfordon. På längre sikt ser vi en mångfald av alternativ varför det är av vikt att definitionen av vad som kan anses som miljöbränsle och miljöbilar inte får begränsas.

Folkpartiet anser att stora forsknings- och utvecklingsinsatser krävs för att klara av att övergå till ett miljövänligare transportsystem. Det är av stor betydelse att det sker en samverkan mellan forskare och industrin men också att samhället inte i förtid binder upp sig vid endast ett alternativt system.

Långsiktiga spelregler krävs dock för att marknaden skall våga satsa. Folkpartiet anser att en större satsning måste till för att möjliggöra att de längre transporter kostnadseffektivt kan ske på vatten och räls. Det handlar om effektiva och smidiga roll-on/roll-offsystem, omlastningscentraler samt utbyggda hamnterminaler.

Folkpartiet anser att förmånsbeskattningen skall ses över så att miljövänliga bilar gynnas. Vi vill ha en kraftigt förhöjd skrotningspremie för att snabbt fasa ut de mest miljöstörande bilarna ur fordonsparken samt införa ordentliga hastighetskontroller och obligatorisk ecodriving i körkortsutbildningen.

Folkpartiet vill införa ett "alternativ-konto"(att jämföra med skogskontot), som skulle öka investeringsmöjligheterna vid olika tankställen för fler förnybara alternativ. Det är nödvändigt med någon form av "smörjmedel" för att bryta en moment 22-situation, där bilar inte körs förnybart för att det saknas tankställen, och tankställen inte investerar i förnybart för att det saknas denna typ av bilar.

10 Forskning

Omvärlden förändras i snabb takt – så även den tekniska utvecklingen inom transportsektorn. Forskning och utveckling sker idag inom många vitala områden men också spritt på många olika aktörer. En större samordning bör ske mellan de aktörer som idag bedriver forsknings- och utvecklingsprojekt inom transportsektorn. Det långsiktiga behovet av vetenskaplig kompetens måste säkerställas liksom att bra och långsiktiga band knyts mellan universiteten och dagens aktörer som Banverket och Vägverket. Så kan säkerställas att aktuell forskning snabbt kan omsättas till demonstrationsprojekt men också att den akademiska forskningen kan bedrivas på ett resultatorienterat och för transportsektorn stödjande sätt. Det är av största vikt att transportsektorn i allmänhet och järnvägsbranschen i synnerhet utvecklas till en mer attraktiv transportform som på ett bra sätt kan möta kraven från morgondagens resenärer.

Transportsektorn blir mer och mer internationell, vilket ställer nya krav på svenska aktörer. Samarbete och kunskapsutbyte med aktörer i övriga Europa måste säkerställas. Målet är tydligt – ett transportsystem som inte utmärks av brist på teknisk samordning, administrativa hinder, hinder i form av organisatoriska eller kulturella barriärer.

Det behövs bättre och mer verkningsfulla instrument både för att göra kalkyler av samhällsnyttan i olika tänkbara infrastrukturella projekt och också för att kunna följa upp och utvärdera i efterhand. Mer forskning och utveckling bör ske på detta område.

Fel! Okänt namn på

11 Ökad konkurrens

Liksom för all annan företagsamhet bör fri konkurrens vara grunden också för trafikpolitiken. Fri konkurrens tillgodose den enskildes val av transportslag vare sig det gäller transport av gods eller människor. Fri konkurrens inom alla transportslag är en förutsättning för att kunna uppnå en hållbar utveckling och ökad tillväxt. Trafiksektorn har alldeles för länge kännetecknats av monopolbildningar – främst statliga sådana. Monopol gör att den enskilde individen får betala med högre priser och sämre service.

Dessvärre återstår det fortfarande mycket att göra på området. Järnvägstrafiken måste avregleras fullt ut. Inom flygtrafiken måste verklig konkurrens skapas, så att inte nuvarande situation med formellt fri konkurrens med tendenser till kartellbildningar kvarstår. Också inom telesektorn, där avregleringarna varit förhållandevis framgångsrika, återstår en del att göra. Inte minst borde bättre konkurrens skapas när det gäller accessnätet.

Konsekvenserna av bristande konkurrens är uppenbara. Priser är för höga och rabattsystem försvårar för konsumenten att genomföra sina val. Det är därför angeläget att verklig fungerande konkurrens kan skapas inom alla trafiksektorer.

För att detta skall fungera, krävs det att de statliga myndigheterna bejaktar konkurrens. Statliga verk och myndigheter med monopolställning som Banverket och Luftfartsstyrelsen måste agera på ett sådant sätt att inte någon favoriseras genom att erhålla t ex de bästa spårlägena eller de bästa starttiderna.

Det är samtidigt av största vikt att avreglering och konkurrensutsättning äger rum i någotsånär samtidiga former inom hela EU-området. Det är inte acceptabelt att aktörer med monopolsituation i hemlandet, som dröjer med sin avreglering, samtidigt kan gå in och konkurrera t ex på en avreglerad svensk marknad utan att konkurrensvillkoren är jämförbara. Den svenska regeringen måste kraftfullt driva på att avreglering och konkurrensutsättningen inom EU-området påskyndas och genomförs i någotsånär samtidiga former.

11.1 Konkreta åtgärder för bättre konkurrens

Folkpartiet anser att en försäljning av statens andel av SAS samt affärsdrivande delar av Luftfartsverket måste genomföras när konjunkturen så tillåter. Affärsverksamhet som Vägverket Produktion bör likaså privatiseras. Dessutom anser vi att Posten AB och SJ AB måste möta mer konkurrens på sina områden. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Folkpartiet kräver vidare att bilprovningsmonopolet bryts upp liksom att regeringen lämnar förslag till riksdagen om hur en konkurrensutsättning av bilprovningen skall kunna genomföras.

Folkpartiet anser också att förarprovningen vid Vägverket måste konkurrensutsättas. Ett system där vissa trafikskolelärare skulle kunna bli licensierade för att genomföra förarprov är en möjlighet. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

12 Transporter

12.1 Godstrafik

Dygnet runt, året om transporteras stora mängder gods på våra vägar, på järnväg, i luften och till sjöss. Utan godstransporter skulle stora delar av samhället inte kunna fungera med hotad sysselsättning som följd. Ett väl fungerande och effektivt godstransportnät är också en garant för en väl fungerande konkurrens och minimal miljöpåverkan. Därför är det viktigt att godstransporterna får vara ett marknadsstyrt system, som ger den enskilde bäst möjlighet att välja hur denne vill transportera sig själv eller sitt gods. Det som bör kompletteras, när det gäller marknadstänkande på godssidan, är en total avreglering av godstrafiken på järnväg. Som det ser ut idag är godstrafiken på järnväg bara delvis avreglerad, och SJ är alltför dominerande som aktör.

Godstransportdelegationen har på nytt i sin senaste slutrapport ”Godstransporter – noder och länkar i samspel” (SOU 2004:76) tydligt visat på godstransporternas betydelse för tillväxten i Sverige och vårt lands konkurrenskraft i Nordeuropa. Särskilt viktigt är att se godstransporterna som en intermodal verksamhet, där vägar, järnvägar, hamnar, sjöfart, flygplatser och luftfart är ömsesidigt tätt sammanflätade och beroende för att optimala förhållanden skall gälla inom transportsektorn. Det är viktigt att regeringen tar detta som utgångspunkt i sin kraftigt fördröjda transportpolitiska proposition.

Många godstransporter görs med lastbil och långtradare, inte minst i de glest bebodda delarna av landet. Åkerinäringen i Sverige möter förutom konkurrens från andra transportslag också internationell konkurrens. Folkpartiets förslag till en helt annan tillväxtorienterad företagarpolitik skulle radikalt förbättra även för företag inom transportsektorn.

Sjöfart är, särskilt för bulktransporter, en miljömässigt och ekonomiskt effektiv transportform. Ytterligare transporter kan lockas över till sjöfart under förutsättning att hamnar och lastsystem fortlöpande moderniseras. Det gäller särskilt inlandshamnar framförallt i Väner och Mälaren, där sjötransporter utgör ett attraktivt och säkert alternativ till järnvägs- och lastbilstransport. Ett tankfartyg som går upp i Väner via Göta älv motsvarar ca 40–45 tankbilar på väg. Folkpartiet vill genom en annorlunda kommunal hamnpolitik och en annan avgiftssättning stimulera insjöfarten. Regeringen bör hitta ett system så att insjö- och kustfart i Sverige kan öka och därmed tryggas.

12.2 Bilen – viktig för persontrafiken

Rätten att kunna resa fritt är ett grundfundament för liberaler. Utan väl utbyggda kommunikationer försvåras vardagen vare sig det gäller affärsresor eller resor till släktingar, vänner och bekanta. Inte ens det mest välutbyggda IT-nät kan ersätta den resa som syftar till ett personligt möte med en annan människa.

De allra flesta persontransporter i landet – åtta av tio – företas i privatbil. Sverige är ett glest befolkat land med stora avstånd, vilket gör att många är

Fel! Okänt namn på

beroende av bilen för att kunna ta sig fram i områden där ingen kollektivtrafik finns. Det är viktigt att ha i åtanke när frågor kring bilen och pålagor på bilismen diskuteras. Det är viktigt att bilen som fordon utvecklas så att miljöpåverkan minimeras. Samtidigt får det inte ske på så sätt, att människors möjligheter att äga och köra egen bil försvåras och fördyras.

Bilen är en nödvändighet för många i Sverige både i stadsmiljö och på landsbygd. Bilen ingår i många människors vardagsliv och måste anses vara en nödvändighet, i synnerhet där kollektivtrafiken inte är utbyggd eller fungerar dåligt. För att belysa bilens roll för privatpersoner, för företagare, i gles- och landsbygd och i andra perspektiv föreslår Folkpartiet att en bilsocial utredning tillsätts. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

12.3 Höj standarden på vägarna

Det är av största vikt att hela landet har en sådan standard på vägnätet att såväl råvaruförsörjningen till industrin kan tryggas hela året som att de färdiga produkterna kan fraktas iväg till kunderna. Därför är det viktigt att vägnätet tjälsäkras, så att t ex inte skogsindustrin drabbas av avbrott i sin produktion på grund av dåliga, tjälsjuka och bärighetssvaga vägar. Undermåliga vägar får inte vara det som hotar jobb runt om i Sverige. Väganslaget måste höjas och hållas på en hög nivå också framöver. I budgetpropositionen redovisar regeringen däremot en sänkning av anslagsnivån. Resurser har dessutom tagits från väganslaget för åtgärder föranledda av stormen Gudruns framfart i början av 2005.

Det är viktigt att även kommunerna håller en sådan standard på det kommunala vägnätet att inte bygdens sysselsättning hotas. Människor skall kunna bo där de vill och kunna etablera företag i hela landet. Det förslag till stomvägnät med anslutande vägar av hög kvalitet som den borgerliga regeringen lade fram 1993 måste genomföras. Den nuvarande regeringen har övergett denna plan. Genom successiva neddragningar har hela landet fått ett sämre vägnät.

12.4 Tjälsäkring

Folkpartiet framhöll vid riksdagens beslut i december 2001 behovet av att vägnätet tjälsäkras, så att råvaruförsörjningen till industrin, och då särskilt skogsindustrin, kan fortgå utan avbrott. Vi vill därför ha en högre planeringsram för detta. Vi finner det därför oroväckande när regeringen i proposition 2003/04:95 påstod att problemen med tjälrestriktioner i södra Sverige bör kunna lösas med en flexibel logistik i stället för att tjälsäkras för tunga transporter. Det visar tydligt hur regeringens och de röd-grönas bilfientliga hållning medfört för låg ram för tjälsäkring. I årets budgetproposition är anslaget till väghållning lägre än ursprungligen planerat. Regeringen och samarbetspartierna väljer att låta väganslaget stå för besparingarna och konstaterar att

nivån på anslaget till åtgärder för bärighet, tjälsäkring m m är lägre än vad som beslutats. Detta är inte acceptabelt.

12.5 Nya vägar

Folkpartiet liberalerna anser att de nya investeringar i vägar som måste göras främst är av två slag. För det första måste flaskhalsar på vägnätet byggas bort – framförallt i våra storstäder, men det finns flaskhalsar även på andra håll. För det andra måste den s.k. nordiska triangeln mellan Köpenhamn, Oslo och Stockholm med fortsättning till Helsingfors och S:t Petersburg – E 6, E 18 och E 4 färdigställas. Det innebär att motorväg byggs på de sträckor där detta saknas idag.

Det är allvarligt när regeringen i budgetpropositionen konstaterar att vissa byggstarter enligt de regionala planerna på grund av företagna budgetbesparingar inte är möjliga i samma utsträckning som varit tänkt. Här slår den bilfientliga hållningen hos regeringen och särskilt dess samarbetspartier igenom på ett sätt som kan få allvarliga konsekvenser för både medborgare och samhällsnytta.

Folkpartiet har tidigare föreslagit att rv 45 skall uppgraderas till Europaväg på sträckningen genom Sverige från Göteborg till Karesuando och välkomnar därför regeringens beslut att nu föreslå FN:s ekonomiska kommission för Sverige detsamma.

12.6 Enskilda vägar

De enskilda vägarnas ställning är hotade. Vägverket föreslog för ett par år sedan att procentnivån gällande anslag till enskilda vägar skulle sänkas. Folkpartiet är bestämt avvisande till sådana förslag. Gång på gång har den socialdemokratiska regeringen försökt försämra villkoren för de enskilda vägarna. I mitten av 1990-talet krymptes anslagen i budgeten. Det var endast efter en hård kamp i riksdagen med bl.a. Folkpartiet i spetsen som anslaget åter kunde höjas.

Folkpartiet avvisar också den s.k. BREV-utredningens förslag att lågtrafikerade vägar, som idag är statliga, skall föras över till det enskilda vägnätet. Det vore bara ett sätt för staten att övervältra ansvaret på kommuner och enskilda. Det hindrar inte att man ändå kan hitta lokala lösningar, när det gäller driften av statliga vägar. Vägverket skulle t ex kunna prova att lägga ut driften på de mindre trafikerade vägarna på föreningar bestående av de boende och företagare längs den aktuella vägen.

Folkpartiet vill slå vakt om det enskilda vägnätet. Det kan med fog påstås att utan bra enskilda vägar stannar Sverige. De enskilda vägarna är av stor betydelse för näringsliv, människors möjlighet till bosättning, arbete, möjlighet till friluftsliv och rekreation m m. Minskade resurser till det enskilda väg-

Fel! Okänt namn på

nätet leder därför snabbt till betydande negativa effekter inte bara för glesbygden utan för landet i dess helhet.

13 Kollektivtrafik

För dem som inte vill eller kan resa med bil är det viktigt att andra kollektiva transportslag som järnvägar, buss, båttrafik och flyg är såväl utbyggda som ordentligt fungerande, där så är möjligt.

Folkpartiet har länge gått i spetsen för en handikappanpassning av kollektivtrafiken. Redan 1979 beslutade riksdagen, efter ett förslag från den dåvarande folkpartiregeringen, att kollektivtrafiken skulle handikappanpassas. Vi beklagar att det sedan dess hänt förhållandevis lite på detta område. Staten måste genom stimulansbidrag även fortsättningsvis påskynda handikappanpassningen av kollektivtrafiken.

Först i raden av de av riksdagen fastlagda övergripande transportpolitiska målen kommer Tillgängligt transportsystem. I allt väsentligt innebar regeringens proposition 2003/04:95 om utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015 endast en förbättring av den allmänna tillgängligheten för trafikanterna genom kortare restider. Vad gäller tillgänglighet för funktionshindrade bedömde regeringen att de medel som är avsatta i planerna inte räcker. Regeringen har sagt sig avse att återkomma till riksdagen i denna fråga. Detta bör som vi redan tidigare påpekat ske skyndsamt, vilket bör ges regeringen till känna.

14 Trafik på järnväg

Under lång tid dömdes järnvägen ut som framtida transportslag. Åtskilliga järnvägssträckor lades ner och ersattes av andra transportalternativ. Idag upplever vi en renässans för järnvägen också i de högst utvecklade industriländerna. Järnvägen ses nu som ett energieffektivt och trafiksäkert transportsystem med stora framtidsmöjligheter.

Energiförbrukningen är låg och tågets miljöpåverkan vad gäller utsläpp till luften är låg, förutsatt att använd elenergi inte framställts i fossileldade kraftverk. Dieseldrivna lok och motorvagnar kan visserligen vara en källa till miljöproblem, men kan avsevärt reduceras med modern teknik. Miljöpåverkan i form av buller, vibrationer och markskador från järnväg är däremot kraftig. Forskning och ny teknik kommer att kunna reducera de miljöproblem som tågen genererar idag.

Dagens tågtrafik i Sverige förknippas med stora brister. Avregleringen har bara genomförts delvis. Nyinvesteringar liksom drift och underhåll av järnvägsnätet har släpat efter. Försenade tåg har varit ett omfattande problem. Regeringen bör söka förmå de olika tågoperatörerna att ordna upp situationen, så att inte människor fortsatt hindras från att tågpendla för att i stället ta bilen.

Järnvägstrafiken i och runt Mälardalen är fortsatt exempel på dåligt fungerande trafik. Idag kör dagligen ca 60 godståg till och från Göteborgs hamn – en av de viktigaste noderna i det svenska trafiknätet. Den redan beslutade elektrifieringen av godstrafiken i Göteborgs hamn är viktig.

En fortsatt avreglering av järnvägstrafiken skulle medföra stora fördelar. Konkurrens gynnar kunder och på sikt sektorns modernisering och attraktionskraft. Hittills gjorda erfarenheter av konkurrens vid länstrafikhuvudmännens upphandling av tågtrafik visar att trafik kostnaderna kunnat sänkas avsevärt till nytta för såväl skattebetalare som resenärer. Nya operatörer har också kunnat etablera sig och ett stelt monopolsystem har kunnat ersättas med flexibilitet och modernare företagsformer. Samtliga järnvägssträckor måste konkurransutsättas.

Det är angeläget att befintligt järnvägsnät får resurser, som används till att få nätet att fungera och hålla en hög kvalitet. Vad gäller nyinvesteringar i järnväg, anser Folkpartiet att man i första hand skall satsa på sådana projekt som har en stor samhällsekonomisk betydelse. Därför måste byggandet av Citybanan och Mälartunneln i Stockholm för att undanröja den s.k. getingmidjan ha högsta prioritet. Däremot ser Folkpartiet liberalerna inga samhällsekonomiska skäl att söka inrymma den s.k. Norrbottenbanan i en redan alldeles för ansträngd planeringsram för järnvägsinvesteringar fram till år 2015.

Genom Arlandabanans tillkomst har många resenärer fått det betydligt lättare att ta sig till och från flygplatsen. Folkpartiet anser att det också vore önskvärt att bygga järnvägsförbindelser till fler av våra större flygplatser såsom Landvetter och Sturup.

Även mellanskaliga järnvägsbanor spelar en viktig roll för regionförstoring av arbetsmarknaden. De sysselsättningsmässiga effekterna av de omfattande nedläggningarna av arbetsplatser i Västervik pekar på vikten av en snar upprustning av Tjustbanan mellan Västervik och Linköping. Upprustning av Bergslagsbanan och Bohusbanan kan vara andra exempel på detta.

Det tar mycket lång tid att bygga ut järnväg, inte minst på grund av långdragna processer för planering och tillståndsgivning. Riksdagen har redan beslutat om förenklingar i miljöbalken, så att verksamheter som tidigare fordrade tillåtelseprövning av regeringen nu undantagits. Förändringen berör dock inte stora infrastrukturprojekt som motorvägar eller järnvägar. Det bör prövas att ändra miljöbalken ytterligare, så att även mindre åtgärder i järnvägsnätet kan beviljas undantag. Redan idag brukar regeringen ofta efter något års beredningstid besluta att avstå från prövning.

14.1 Rikstrafiken

Rikstrafiken (inrättades 1999) har till uppgift att upphandla interregional trafik på såväl tåg, buss, flyg som båt. Dess uppdrag bygger på den funktionsuppdelning som sedan länge gäller mellan statens ansvar och de regionala trafik huvudmännens ansvar. Med den betoning av regionförstoring av arbetsmarknaden som blir allt tydligare får denna gränsdragning ibland inte rimliga konsekvenser, där arbetsresor i allt högre utsträckning äger rum över

Fel! Okänt namn på

länsgränser. Människors arbetspendling tar inte hänsyn till administrativa länsgränser. Det kunde därför vara rimligt med ett närmare samarbete mellan Rikstrafiken och Länsstrafiken i olika län. Rikstrafikens uppdrag bör därför ses över.

14.2 Gotlandstrafiken

Staten har sedan början av 70-talet åtagit sig ett ansvar för Gotlandstrafiken, vilket sedan Rikstrafikens inrättande sköts av denna. Avsikten är en god transportförsörjning för invånare och näringsliv på Gotland, vilket Folkpartiet slår vakt om. Folkpartiet menar att färjetrafiken till/från Gotland skall ses som en riksväg till havs, som måste säkerställas även fortsättningsvis.

15 Trafik på sjön

Sjöfarten har historiskt varit av mycket stor betydelse för vårt lands utveckling. Innan vägnät och järnvägsnät var utbyggda, var sjöfarten det helt dominerande transportslaget som band ihop det svenska rikets delar både längs kusterna och över Östersjön. Landtransporter var i många fall förenat med stora umbäranden.

Sedan mitten av 1800-talet har en rad andra kommunikationsmedel tillkommit samtidigt som sjöfarten finns kvar. Den kommer även i framtiden att spela en stor roll för våra utrikesförbindelser, inte minst mot bakgrund av den allt mer omfattande europeiska integrationen. Sjöfarten är den transportgren som transporterar mest av den svenska produktionen. Det är i detta sammanhang viktigt att se den centrala roll som Göteborgs hamn inte bara haft utan kommer att kunna få i ett både nordiskt och transatlantiskt perspektiv – inte minst mot bakgrund av den ökade betydelse som handeln till och från Nordväststryskland med Sankt Petersburg i centrum kommer att få.

15.1 Lika konkurrens på sjön

Svensk sjöfart har under en rad av år varit hotad av konkurrens från andra länder. Under senare år har situationen för näringen förbättrats. I och med att rederistödet försvunnit och ersatts med en s.k. nettolösning har viktiga steg tagits. Vi anser ändå att EU långsiktigt måste arbeta på att få bort alla särlösningar för branschen.

För svensk sjöfart är det viktigt att ha samma förutsättningar som konkurrenterna. I en rad för svensk sjöfart viktiga EU-länder har nu inom ramen för EU:s gemensamma sjöfartspolitik (State Aid Guide Lines) införts tonnagebaserad skatteberäkning av sjöfarten. En utgångspunkt för att kunna införa tonnagebaserad skatteberäkning bör givetvis vara att den är kostnadsneutral för statens intäkter. Efter att ha dragit frågan i långbänk tillsatte regeringen en

utredare som förväntas vara klar vid slutet av 2005. Det är synnerligen viktigt för den svenska sjöfartens internationella konkurrenskraft att de förslag som presenteras skyndsamt kan föreläggas riksdagen för beslut.

Till frågan om likabehandling i konkurrensavseende hör också frågan om det aviserade nya systemet för farledsavgifter. Också andra åtgärder måste till för att förbättra sjöfartens konkurrenssituation. Bland annat måste konkurrenssituationen i hamnarna bli bättre. EU har ställt sig bakom en rad förslag som skulle kunna förbättra konkurrensen i hamnarna. Denna politik måste bli verklighet också i Sverige. En företagspolitik som gör det lättare att starta och driva företag i Sverige skulle också underlätta för sjöfarten.

15.2 Isbrytning

Isbrytningen vintertid i främst Bottenviken och Bottenhavet är en beroende på vårt klimat mycket särpräglad verksamhet inom EU-området. Kostnaden för denna belastar de svenska farledsavgifterna – under en normal vintersäsong i storleksordningen en kvarts miljard kronor. Regeringen bör pröva möjligheten att tillsammans med Finland och Estland söka stöd inom EU:s strukturprogram för denna isbrytningsverksamhet.

15.3 Hamnar och ”havets motorvägar”

Hamnarnas betydelse som omlastningspunkter i den internationella sjöfarten uppmärksammas alltmer. Inom EU konstaterar man att transporterna på vägar och järnvägar fortsätter att öka så att det inom en snar framtid riskerar att leda till en allvarlig trafikinfarkt i EU-området. Nu blickar man alltmer åt möjligheterna att i högre utsträckning ta sjöfarten i anspråk. EG-kommissionen lanserade 2001 begreppet ”havets motorvägar” för att visa sin inriktning.

Sommaren 2004 föreslog kommissionen mer generösa villkor för bidrag inom ramen för Transeuropeiska nätet (TEN) vad avser investeringar i infrastruktur som syftar till att bygga ut dessa havets motorvägar. Då avses såväl farleder och hamnar som tillfartsleder på land, både vägar och järnvägar. En av de fyra ”havets motorvägar” som är mest aktuell för EU:s satsningar går från norra delen av Östersjön ner till Öresund och vidare ut i Nordsjön. Satsningar i denna del kan få strategisk betydelse för utbyggnaden av Östersjön som handelsområde och tillväxtmotor i Europa.

Det blir alltmer uppenbart också på nationell nivå att hamnarna och de infrastrukturinvesteringar som krävs för att stärka deras konkurrenskraft är av övergripande nationellt intresse. De konkurrerar inom samma investeringsram som övriga angelägna projekt. Det blir då naturligt att prioriteringar görs inom ramen för ett övergripande nationellt perspektiv.

Hamnar har traditionellt varit en rent kommunal angelägenhet, där staten inte gått in och styrt. Som Godstransportdelegationen konstaterar i sitt slutbetänkande från sommaren 2004 är det inte längre möjligt att upprätthålla den ordningen. Vi välkomnar delegationens förslag att ett antal strategiska geo-

Fel! Okänt namn på

grafiska hamnregioner, med särskild betydelse för godstransporter, pekas ut. Detta är av största vikt för kommande planering av infrastrukturinvesteringar, vilket ytterligare understryker vikten av att regeringens transportpolitiska proposition föreläggs riksdagen.

16 Trafik i luften

Luftfarten såväl i Sverige som i vår omvärld drabbades av ett kraftigt avbräck i samband med terroristattackerna den 11 september 2001. Staten fick gå in med stöd till flygbranschen. Ett stöd som Folkpartiet ansåg borde tas ut genom ett något högre biljettpris hos samtliga flygbolag. Branschen har fortfarande inte hämtat sig fullt ut och tvingas genomföra omfattande omstruktureringar och rationaliseringar. Vi är övertygade om att flyget mot bakgrund av dessa kan komma tillbaka med kraft i kommande konjunkturuppgångar.

Den avreglering av flygtrafiken, som genomförts med Folkpartiet som pådrivande har ökat flygets attraktionskraft. Dessvärre har konkurrensen inte förbättrats i takt med avregleringen. SAS, med staten som delägare, har fortfarande en alltför dominerande ställning på många sträckor i in- och utrikes- trafik. Det har lett till orimligt höga biljettpriser på de sträckor där konkurrens saknas jämfört med dem som är konkurrensutsatta. Tendenser till kartellbildning inom flygsektorn har också förekommit.

Mot denna bakgrund vore det positivt att fler flygbolag etablerade sig i Sverige och därigenom kunde sätta press på biljettpriserna. Glädjande nog kan vi nu se vissa öppningar i detta avseende genom ett ökat intresse från lågprisbolag att satsa på såväl utrikes- som inrikesflyglinjer i Sverige.

Det är viktigt att Luftfartsverket som myndighet inte agerar konkurrens- hämmande genom att ge bättre start- och landningstider, s.k. slotar, till SAS. Folkpartiet har tidigare föreslagit att en handel med slotar införs på Arlanda flygplats. Trots att EU nu försöker hitta ett gemensamt slotsystem, vidhåller vi detta förslag.

16.1 Regionala flygplatser

På många håll har de regionala flygplatserna spelat en stor roll för kontakten med övriga Sverige. Folkpartiet anser att dessa mindre flygplatser också i framtiden kommer att ha stor betydelse. De måste därför ges ett visst statligt stöd för att kunna överleva. Det är inte minst viktigt i glesbygdsområden. Folkpartiet föreslår en viss ökning av driftbidraget till de regionala flygplatserna i avvaktan på ett nytt system för stödet.

16.2 Sälj Luftfartsverket

Med inrättandet av den nya luftfartsmyndigheten renodlas myndighetsrollen i den nya Luftfartsstyrelsen. Därigenom möjliggörs en försäljning av den verksamhet som kvarstår inom Luftfartsverket.

17 Post och kassaservice

Postmarknaden har avreglerats och allt mer utsatts för konkurrens under senare år. På många orter finns flera aktörer som delar ut och distribuerar post. Detta är positivt och denna utveckling måste få fortsätta. Det är viktigt att Posten AB inte tillåts utnyttja sin dominerande ställning på postmarknaden genom att via prissättning m m konkurrera ut konkurrerande bolag.

Det är viktigt att postlagen följs noga även på den avreglerade postmarknaden, så att en post- och kassaservice kan upprätthållas i hela landet på lika villkor. Det är av vikt att postservicens utlämningsställen fungerar väl också för funktionshindrade.

Post- och kassautredningens betänkande ”Samhällets behov av betaltjänster” (SOU 2004:52) visar att det fortsatt finns ungefär 175 000 människor som saknar annat manuellt alternativ till Svensk Kassaservice. Utredningen föreslår att lagen om grundläggande kassaservice upphävs från den 1 juli 2006 och att statens ansvar för betaltjänster begränsas till de orter och den landsbygd, där det inte är kommersiellt motiverat att tillhandahålla sådana tjänster och där det inte heller finns några jämförbara alternativ. På landsbygden skall dessa tjänster finnas tillgängliga genom lantbrevbäraren, om det inte sker på annat sätt. Förslagen är fortfarande under beredning i Regeringskansliet.

Utredningen lade fram sitt slutbetänkande ”Postmarknad i förändring” (SOU 2005:5) i början av 2005. Nya postpolitiska mål föreslås liksom nya regler för postdistribution. I budgetpropositionen aviserar regeringen att återkomma till riksdagen under 2006.

Regeringen bör också driva på i EU, så att avregleringen av postmarknaden genomförs i fler länder. I dag kan t ex en monopolist i ett annat EU-land gå in och ta andelar på den svenska marknaden, medan svenska postaktörer inte har denna möjlighet i andra länder.

18 Anslagsfrågor

För att skapa utrymme för att tidigarelägga ytterligare investeringar i nya vägar och till ytterligare åtgärder för att tjälsäkra vägar i skogslänen förstärker vi anslaget till väghållning och statsbidrag med 500 miljoner per år under perioden 2006–2008. Vi ökar också anslaget till stöd för regionala flygplatser

Fel! Okänt namn på

med 100 miljoner årligen för att motverka effekterna i Norrland och på Gotland av den nya flygskatt som regeringen aviserat. Anslagen till administration hos Vägverket och Banverket minskas något i syfte att ytterligare effektivisera verksamheten.

Anslag	Regeringen 2006	Folkpartiet 2006	Regeringen 2007	Folkpartiet 2007	Regeringen 2008	Folkpartiet 2008
36:1 Vägverket: Administration	989	-100	1005	-100	1 022	-100
36:2 Väghållning och statsbidrag	16 483	500	16 964	500	17 660	500
36:3 Banverket Administration	785	-50	798	-50	811	-50
36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	81	100	81	100	81	100
Summa för utgiftsområdet	31 535	450	34 544	450	35 501	450

Stockholm den 5 oktober 2005

Erling Bager (fp)

Runar Patriksson (fp)

Anna Grönlund Krantz (fp)

Marie Wahlgren (fp)

Christer Winbäck (fp)

Lennart Fremling (fp)