

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet 82 motionsyrkanden om olika transportpolitiska frågor. Det gäller bl.a. transportpolitiska riktlinjer, alternativa finansieringsformer för trafikinvesteringar, miljöstyrande trafikavgifter i tätorter, järnvägstrafikens reglering, Vägverkets organisation och uppgift, miljöprövning av trafikanläggningar, kollektivtrafikens utveckling och Stockholmsregionens trafiklösningar.

Utskottet avstyrker samtliga motionsyrkanden med hänvisning främst till riksdagens transportpolitiska beslut våren 1998 och förutsatt utvecklings- och uppföljningsarbete. Utskottet bedömer att syftet med flertalet motionsyrkanden kommer att tillgodoses med gällande transportpolitiska riktlinjer.

Till betänkandet har fogats 19 reservationer. De frågor som reservationerna avser samt de partier som har avgett reservationerna framgår översiktligt av avsnittet Hemställan i utskottets yttrande (s. 50–51)

Motionerna

Motion med anledning av skrivelse 1998/99:8 Investeringsplaner för trafikens infrastruktur

1998/99:T7 av Kenneth Lantz (kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en mer samordnad och fullständig redovisning av pågående och planerade investeringar i trafikinfrastruktur oberoende av finansieringssätt.

Motioner från den allmänna motionstiden hösten 1998

1998/99:T210 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) vari yrkas

1. att riksdagen begär att regeringen senast under vårriksdagen 1999 presenterar förslag till lagstiftning som gör det möjligt att på berörda kommuners initiativ införa miljöstyrande vägavgifter,

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag till sådan ändring i regeringsformen att kommunerna själva kan införa miljöstyrande vägavgifter,

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag om ekonomiskt stöd till den/de kommun/er som väljer att utnyttja möjligheten att införa miljöstyrande vägavgifter,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att det i förslaget till lagstiftning om vägavgifter skrivs in att ett villkor för att få införa vägavgifter i kommunerna är att intäkterna inte används till vägfinansiering.

1998/99:T214 av Agne Hansson (c) vari yrkas

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av regionala järnvägsbaserade godstrafikbolag,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nollvision för fossila bränslen.

1998/99:T217 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om mål och medel i transportpolitiken,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om storstadspaketet,

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag till hur det havererade Denispaketet skall kunna avvecklas,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tätortsavgifter,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Jämställhetsrådet,

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om barnperspektivet.

1998/99:T220 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om konkurrensutsättning och privatisering av statlig verksamhet och statligt ägda företag inom kommunikationsområdet,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikrelaterade avgifter,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utvärdering av trafikinvesteringar,

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nyinvesteringar och underhåll av vägar,

16. att riksdagen hos regeringen begär en bilsocial utredning i enlighet med vad som anförts i motionen,

21. att riksdagen hos regeringen begär förslag om bolagisering och privatisering av Vägverkets produktionsdivision i enlighet med vad som anförts i motionen,

25. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avreglering av kollektivtrafiken,

26. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om konkurrensutsättning av järnvägstrafiken,

27. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bolagisering av SJ,

28. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om anbudsförfarande vid fördelning av Banverkets trafikeringsrätter,

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

29. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bolagisering av Banverkets konkurrensutsatta verksamheter,

30. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om lönsamhetskalkyler för investeringar i Banverkets anläggningar.

1998/99:T222 av Kenth Skårvik (fp) och Elver Jonsson (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bättre konkurrens på trafikområdet,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikpolitikens mål,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafik och miljö,

8. att riksdagen klart uttalar att valfrihet skall vara en av de grundläggande principerna i transportpolitiken,

9. att riksdagen beslutar om en fullständig avreglering av godstrafiken på järnväg,

10. att riksdagen beslutar att avreglera den interregionala persontrafiken på järnväg,

19. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om privat finansiering av infrastrukturprojekt.

1998/99:T223 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statens roll för ett väl fungerande transport- och kommunikations-system,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att trafiken måste miljöanpassas,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om integrationen med Öst- och Västeuropa och anslutningen till transeuropeiska motor- och järnvägar,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om transportarbete i förändring,

15. att riksdagen hos regeringen begär förslag till strategi för hur hälften av Sveriges bilar år 2010 skall kunna drivas av annat än fossila bränslen,

18. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att minska bilberoendet i städerna,

19. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om miljöstyrande vägavgifter i hårt trafikerade stadskärnor,

25. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om transportinformatik,

26. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bolagisering av Vägverkets produktionsdivision,

28. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ökad konkurrensutsättning av järnvägssektorn,

30. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om transeuropeiska nätverk samt vikten av tåg färjetrafik via sydöstra Sverige till Central- och Östeuropa,

46. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om forskning att finna alternativa tekniker som kan pressa ned pro-

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

duktionskostnaderna vid etablering av nya trafikleder inom framför allt storstadsområden,

47. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om SMHI:s forskning kring en lång rad extrema meteorologiska, hydrologiska och oceanografiska händelser som inträffat under perioden 1992–1997 och vilket samband dessa kan ha med mänsklig aktivitet och störningar i den ekologiska balansen.

1998/99:T226 av Hans Andersson m.fl. (v) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att den tillsätter en utredning angående ett nytt trafikpolitiskt beslut med utgångspunkten i en samhällsekonomisk helhetssyn kring en miljövänlig trafikpolitik i enlighet med vad som anförts i motionen.

1998/99:T228 av Ewa Larsson (mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om särskild dispens att pröva miljöstyrande bilavgifter.

1998/99:T229 av Gudrun Schyman m.fl. (v) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om hur kommunikationssektorn skall bli en del av det ekologiskt uthålliga samhället,

4. att riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag på hur kvinnors behov av tillgänglighet och transporter i större utsträckning skall kunna göra sig gällande vid planering samt genomförande inom transportpolitiken,

5. att riksdagen begär att regeringen återkommer med ett förslag till lagändring som överför Vägverkets juridiska kontroll av vägarna till länsstyrelserna,

6. att riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning med uppdrag att utreda frågan om konsekvenserna av att överföra Vägverkets uppgifter till länsstyrelser, region-landstingsfullmäktige eller andra regionala organ,

7. att riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning om konsekvenserna av att SJ och Banverket åter skulle bli en organisation.

1998/99:T230 av Sven Bergström m.fl. (c) vari yrkas

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om finansiering av en internationell högskola för transport och kommunikation,

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om miljöstyrande avgifter.

1998/99:T231 av Berit Andnor m.fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en starkare politisk styrning av all verksamhet som kan hänföras till infrastrukturen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att man vid prioritering mellan olika infrastrukturobjekt tar hänsyn till såväl regionalpolitiska som sociala skäl, vid sidan av de samhällsekonomiska kalkylmodeller som nu används,

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av bra vägar för att den växande turistnäringen skall kunna fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring i skogslänen,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar ge godstrafiken en betydligt högre prioritet.

1998/99:T305 av Elizabeth Nyström (m) och Lars Björkman (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Vägverkets uppdrag inom säkerhet och miljö inom vägtransportsystemet.

1998/99:T312 av Per Lager m.fl. (mp) vari yrkas

3. att riksdagen ger regeringen i uppdrag att på olika sätt, bl.a. i sina ägardirektiv till SJ, påskynda utvecklingen av ett för sjöfarten, järnvägs- och landsvägstrafiken gemensamt godscontainersystem.

1998/99:T337 av Torgny Danielsson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en översyn av Vägverkets inriktning, struktur och verksamhetsfält.

1998/99:T338 av Mats Odell m.fl. (kd, m, fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning om en ny samverkansmodell för infrastrukturinvesteringar utanför stadsbudgeten i enlighet med vad som anförts i motionen.

1998/99:T532 av Lennart Daléus m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggnad av ett tredje spår genom Stockholm och förläggning av Centralbron i tunnel,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om finansiering,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att initiera förnyad förhandling mellan staten, regionen och Stockholms stad,

4. att riksdagen beslutar återkalla lånegarantin för Södra länken, för de medel som är outnyttjade,

5. att riksdagen avslår den statliga medfinansieringen om 827 miljoner kronor,

6. att riksdagen beslutar att dessa medel, 827 miljoner kronor, fonderas i avvaktan på ny trafiklösning.

1998/99:T537 av Göran Magnusson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att en särskild utredningsman studerar taxor och trafikering i Mälardalens järnvägstrafik.

1998/99:T538 av Reynoldh Furustrand m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändiga järnvägsinvesteringar för att bygga bort flaskhalsarna i Stockholm.

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

1998/99:T541 av Torgny Danielsson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förändring i statsbidragssystem för kollektivtrafik.

1998/99:T543 av Torgny Danielsson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nettoavtal i kollektivtrafiken.

1998/99:T546 av Torgny Danielsson (s) och Ann-Kristine Johansson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om pilotprojekt för att utveckla modern regionaltrafik i Värmland.

1998/99:T547 av Sture Arnesson m.fl. (v) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning i syfte att undersöka möjligheterna att i projektform pröva nolltaxa i kollektivtrafiken i ett eller flera län, förslagsvis Örebro län och Värmlands län enligt vad i motionen anförts.

1998/99:T615 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari yrkas

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ökad samplanering mellan trafikverken.

1998/99: MJ605 av Tuve Skånberg m.fl. (kd) vari yrkas

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om SMHI:s forskning kring en lång rad extrema meteorologiska, hydrologiska och oceanografiska händelser som inträffat under perioden 1992–1997 och vilket samband dessa kan ha med mänsklig aktivitet och störningar i den ekologiska balansen.

1998/99: MJ778 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp) vari yrkas

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att EU:s infrastruktursatsning stegvis riktas mot trafikslag som kan bidra till att minska växthuseffekterna och att subventioner till bil- och flygindustri skyndsamt bör avvecklas.

1998/99: N274 av Göran Hägglund m.fl. (kd) vari yrkas

27. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en utredning som belyser transporternas betydelse för landsbygdsturismen.

1998/99: N326 av Per Westerberg (m) och Göran Hägglund (kd) vari yrkas

25. att riksdagen hos regeringen begär förslag om avskaffande av skadlighetsprövningen av den långväga busstrafiken i enlighet med vad som anförts i motionen.

1998/99: N335 av Gudrun Schyman m.fl. (v) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om infrastruktur

1998/99: N337 av Lennart Daléus m.fl. (c) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kombitrafik.

1998/99: Sk621 av Ingvar Eriksson (m) vari yrkas

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.: Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap. Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

4. att riksdagen hos regeringen begär förslag om en utredning gällande bilens betydelse i ett fungerande samhälle i enlighet med vad som anförts i motionen.

UTSKOTTET

1 Transportpolitiska utgångspunkter

1.1 1998 års transportpolitiska beslut

Den 2 juni 1998 beslutade riksdagen om en ny transportpolitik (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Enligt beslutet är den övergripande utgångspunkten att transportpolitiken skall bidra till en socialt, kulturellt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling. I beslutet betonas att transporterna syftar till att uppnå överordnade välfärds mål och att transportsystemet måste ses som en helhet.

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål och fem delmål. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet. Delmålen är:

- Ett tillgängligt transportsystem
- En hög transportkvalitet
- En säker trafik
- En god miljö
- En positiv regional utveckling

Delmålen skall enligt beslutet preciseras genom olika etappmål som gäller på kortare sikt. Vissa etappmål avseende klimatgaser, luftföroreningar och trafiksäkerhet angavs i beslutet medan en fortsatt utveckling förutsattes ske av övriga etappmål. Mot denna utgångspunkt förutsattes en fortlöpande redovisning till riksdagen i syfte att ge förutsättningar för en bred uppföljning av transportpolitiken på övergripande nivå. Regeringen skall därför årligen redovisa för riksdagen hur de transportpolitiska målen har uppfyllts.

Enligt 1998 års transportpolitiska beslut gäller vidare ett antal principer och riktlinjer, bl.a.:

- att transportkonsumenterna bör ges största möjliga valfrihet att själva avgöra hur de skall ordna sina transporter inom ramen för en ansvarsfull politik i fråga om bl.a. säkerhet och miljö. Detta bör åstadkommas genom en samhällsekonomiskt riktig prissättning av trafiken,
- att en ökad samverkan mellan olika transportmedel och trafikslag skall förenas med en effektiv konkurrens mellan olika trafikutövare och transportlösningar,
- att beslut i transportfrågor bör ske i så decentraliserade former som möjligt med en tydlig rollfördelning mellan olika planeringsnivåer och aktörer.

I det gällande transportpolitiska beslutet ingår vidare en långsiktig strategi för EU-samarbetet på transportområdet. Strategin innebär att Sverige skall verka för en aktiv transportpolitik på gemenskapsnivå för att främja en stark

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.

integrering av det europeiska transportsystemet. Följande områden skall prioriteras:

- Harmoniserad och rättvis prissättning av transporter
- Etablering och utveckling av nord-sydliga transportkorridorer
- Ökad säkerhet och minskad miljöpåverkan
- Utformning och tillämpning av gemensamma regelverk för yrkesmässig trafik inom samtliga trafikslag

Beträffande ekonomiska styrmedel anges i det transportpolitiska beslutet att rörliga skatter och avgifter så långt möjligt bör motsvara de samhällsekonomiska kostnader som påverkas av trafikvolymen. Samtidigt konstateras dock att det finns betydande hinder för att på kort sikt genomföra denna princip fullt ut. För t.ex. järnvägstrafiken infördes ett nytt banavgiftssystem som innebar en betydande kostnadsavlastning.

Vidare innehöll beslutet åtgärder i syfte att främja en ökad samverkan mellan olika transportmedel och trafikslag. Planeringssystemet skall utvecklas så att frågor som rör infrastruktur och trafikutbud kan samordnas bättre. En godstransportdelegation med representanter för industrin och transportbranschen har mot denna bakgrund inrättats. Delegationen skall följa utvecklingen på godstransportområdet, utveckla ett trafikslagsövergripande synsätt och lämna underlag för EU-samarbetet. Vidare inrättas den 1 juli 1999 ett nytt organ – Rikstrafiken. Rikstrafiken skall samordna den interregionala persontrafiken med den lokala och regionala trafiken samt för statens räkning upphandla viss interregional trafik. Upphandlingen av trafik skall ske så att den bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås.

1.2 Motionsförslag

1.2.1 Moderata samlingspartiet

Per-Richard Molén m.fl. (m) framhåller i motion T220 att transporter och kommunikationer är en nödvändig del av all ekonomisk aktivitet. Den positiva välfärdsutveckling som Sverige har haft under det senaste århundradet är i stor utsträckning direkt förknippad med ökad handel och därmed ökade transporter och ökade kommunikationer. För ett litet land som Sverige är möjligheten till fri handel över gränserna av helt avgörande betydelse för den ekonomiska utvecklingen. Transporterna utgör en ytterst lönsam del av samhällsekonomin och skall därför grundas både på efterfrågan av transporter och behovet av miljöanpassning. Inriktningen måste vara att skapa ett kundorienterat snabbt och effektivt transportsystem, som ger klara konkurrensfördelar för svenskt näringsliv och därmed för svensk sysselsättning.

Trafikpolitiken måste vidare präglas av miljöhänsyn. Kombinationer av skattereduceringar för miljövänliga alternativ, och avgifter för andra, kan användas om det på ett ändamålsenligt sätt löser miljöproblemen och leder till en effektiv resurshushållning. Det är viktigt att de ekonomiska styrmedlen står i relation till miljöpåverkan. På samma sätt som varje trafikgren skall bära sina kostnader för infrastrukturen skall de även bära sina kostnader för påverkan på miljön. Ett system med miljöavgifter och skattereduktioner möjliggör en ekonomisk styrning mot en bättre miljö samt ett ökat utnytt-

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

jande av den nya miljövänliga tekniken. Det är viktigt att ekonomiska styrmedel inte utformas på så sätt att de till väsentlig del blir en intäktskälla för statskassan.

Enligt motionärerna måste den fortsatta inriktningen av transportsystemen klara följande mål:

- Ett kundorienterat snabbt och effektivt transportsystem som utgör en klar konkurrensfördel för svenskt näringsliv och därmed leder till att svensk sysselsättning skapas.
- Transportslagen skall stegvis och målmedvetet miljöanpassas i takt med den allt snabbare teknikutvecklingen.
- Människors berättigade efterfrågan på transporter till arbetet och på fritiden till rimliga kostnader skall vara styrande.

Motionärerna föreslår mot denna bakgrund att statens ansvar koncentreras till planering, upphandling, finansiering, respektive myndighetsutövning. All annan verksamhet bör så långt möjligt vara konkurrensutsatt och privatiseras. Konkurrensen måste vårdas, upprätthållas och ökas inom de områden där detta är möjligt. Den trafik som kan motiveras vara helt eller delvis offentligt finansierad skall, när alternativa anbudsgivare finns, alltid upphandlas i konkurrens (yrkande 1).

Varje trafikgren bör vidare så långt möjligt med hänsyn till internationell konkurrens bära sina egna kostnader, inklusive påverkan på miljön. En harmonisering av trafikbeskattningen bör ske inom EU, framför allt vad avser nyttotrafiken (yrkande 2).

Enligt motionen kan samhällsekonomiska analyser och kalkyler vara klargörande. Analyserna bygger dock alltid på antaganden som kan komma att visa sig vara felaktiga varför resultaten inte kan ses som mer än en del av beslutsunderlaget. Det är därför viktigt att uppföljningen av dessa analyser och effekterna av de investeringar som utförts förbättras (yrkande 3).

I motionen framhålls även att 1990-talets stora ökning av anslagen till trafikens infrastruktur innebär att investeringstakten i det svenska järnvägsnätet nu är högre än på mycket länge. Landets ekonomiska läge medger dock inte att framtida satsningar genomförs i samma takt som nu. Därför måste tydliga lönsamhetskalkyler utföras för varje tänkt investering (yrkande 30).

Motionärerna begär vidare att en bilsocial utredning tillsätts. Utredningen bör belysa bilens betydelse för ett fungerande samhällsliv och vilka konsekvenser den nuvarande överbeskattningen av bilismen leder till samt utreda möjligheten till och effekter av att låta dagens avdragsrätt för resor till och från arbetet inkludera även resor till och från barnomsorg (yrkande 16).

Även i motion Sk621 av Ingvar Eriksson (m) konstateras att bilismen i dag är klart överbeskattad. Motionären menar därför att den utredning som från Moderaternas sida tidigare föreslagits – med uppgift att belysa bilismens betydelse i ett fungerande samhälle – nu bör komma till stånd.

1.2.2 Vänsterpartiet

Gudrun Schyman m.fl. (v) framhåller i motion T229 att en framtidsinriktad kommunikationspolitik måste uppfylla flera mål. Den skall

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

- bidra till skapandet av en långsiktigt hållbar utveckling,
- inte i onödan ta mark i anspråk vare sig på landsbygd eller i tätort,
- minska antalet dödade och skadade i trafiken,
- minska de miljörelaterade sjukdomarna,
- underlätta för ett bärkraftigt näringsliv,
- motverka regional obalans,
- motverka sociala orättvisor,
- beakta såväl kvinnors som mäns behov av ett gott kommunikationsutbud,
- tillgodose barns behov av fordonsfria rörelseytor,
- minska den begränsning för de rörelsehindrade som deras handikapp medför.

För att nå dessa mål krävs en nationell strategi. För att strategin skall fungera krävs en nära samordning med våra grannländer och internationella åtgärder. Grunden i strategin är både att transportbehovet skall minska och att transporter skall ske med förnyelsebara, långsiktigt hållbara energislag. Det innebär att privatbilismen måste minska och fossila bränslen successivt ersättas med olika former av biobränslen. Det innebär också att det kollektiva resandet måste stå för en större del av persontransporterna och att godstransporter måste ske effektivare (yrkande 1).

Enligt motionen är män kraftigt överrepresenterade i de församlingar som har att fatta strategiska beslut inom transportområdet samtidigt som deras resvanor skiljer sig från kvinnors. Mot denna bakgrund begärs att regeringen återkommer med förslag om hur kvinnors behov av tillgänglighet och transporter i större utsträckning skall kunna göra sig gällande inom transportpolitiken (yrkande 4).

Gudrun Schyman m.fl. (v) konstaterar i motion N335 yrkande 5 att i det prekära läge som vissa regioner befinner sig, behöver ytterligare satsningar utredas och planeras för att förbättra kommunikationerna. Motionärerna efterlyser därför en strategi för att utveckla ett långsiktigt hållbart och säkert trafiksystem som tillförsäkrar hela landet bästa möjliga utvecklingsförutsättningar. Strategin bör stimulera framväxten av energisnåla och ekologiskt hållbara transportsystem och grundas på att utveckla de inomregionala förbindelserna för att förbättra de lokala arbetsmarknadernas funktion och tillgängligheten till privat och offentlig service. Strategin bör vidare bygga på att förbättra samverkan mellan olika trafikslag och trafiksystem och utveckla kollektivtrafiken för att minska behovet av privatbilism. I motionen pekas vidare på en rad olika trafikprojekt som syftar till att göra Sverige rundare och till att bygga ut bl.a. de öst-västliga kommunikationerna i landet.

Hans Andersson m.fl. (v) framhåller i motion T226 att för att säkra vår överlevnad bör hela samhället ställas om till att bli långsiktigt hållbart. Även trafiken bör anpassas till kretsloppssamhällets villkor. Viktiga punkter är t.ex. att minska koldioxidutsläppen från trafiken, minska trafikbuller och energiförbrukning. Transportbehoven skall minska och transporter bör så mycket som möjligt ske med förnyelsebara och långsiktigt hållbara energislag. En större del av resandet bör ske med kollektiva färdmedel. Mot denna bakgrund föreslås att en utredning tillsätts för att ta fram ett nytt transportpo-

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

litiskt beslut med utgångspunkten i en samhällsekonomisk helhetssyn kring en miljövänlig trafikpolitik.

1.2.3 Kristdemokraterna

Johnny Gylling m.fl. (kd) framhåller i motion T223 att den positiva välfärdsutvecklingen under det senaste århundradet i stor utsträckning är direkt förknippad med ökad handel och därmed ökade transporter och ökad kommunikation. Välfärden och den ekonomiska utvecklingen på lång sikt bestäms också av den allmänna produktivitetens utvecklingen i ekonomin, inte minst i transport- och kommunikationssystemet. En förbättrad produktivitet medger ökad produktion med oförändrad resursinsats eller oförändrad produktionsnivå med minskat resursutnyttjande. För enskilda människors välfärd är goda kommunikationer avgörande. Rörlighet är ett väsentligt inslag för god livskvalitet och en grundförutsättning för ett fungerande vardagsliv. Goda kommunikationer underlättar arbetspendling och ökar möjligheterna att kombinera en god boendemiljö med en stor och bred arbetsmarknad. Det allmännas insatser för att underlätta kommunikationsmöjligheterna för grupper med särskilda behov, som exempelvis funktionshindrade och äldre, är också nödvändiga i ett välfärdssamhälle. Med utvecklad teknik på informationsteknologiområdet kan nya kommunikationsmöjligheter erbjudas dessa människor för att öka kontaktmöjligheterna med bland annat släkt och vänner.

Motionärerna framhåller mot denna bakgrund att statens roll är tvådelad. För det första är det offentliga myndigheters uppgift att se till att Sverige har en väl utbyggd och väl underhållen infrastruktur. Huvudsakligen sker detta med offentliga medel. I syfte att höja effektiviteten och produktiviteten på detta område bör privata initiativ uppmuntras. För det andra skall staten se till att transport- och kommunikationsmarknaderna fungerar allt effektivare. Det sker bäst genom att konkurrenstrycket successivt ökar genom fortsatt avreglering inom denna sektor (yrkande 1).

Enligt motionen måste högt ställda krav på god miljö och varaktig hushållning med resurser påverka utformningen av transport- och kommunikationssystemen. Tydliga mål bör därför fastställas för att utvecklingen skall kunna drivas i rätt riktning och för att öka aktörernas möjlighet att arbeta med god framförhållning (yrkande 2).

Vidare framhålls att behovet av goda kommunikationer ökar. De åtgärder som vidtas för att minska trafikens miljöproblem måste därför utformas så att transporternas positiva effekter inte äventyras. De mest energieffektiva och mest miljövänliga transportsätten som järnväg, sjöfart och tele- och datakommunikationer skall prioriteras (yrkande 11).

Det är enligt motionärerna viktigt att skatter och andra pålagor inte hindrar utvecklingen av alternativa bränslen. Staten måste medverka till att stimulera marknaden på detta område. Tydliga mål bör därför fastställas för att utvecklingen skall drivas i rätt riktning och för att öka aktörernas möjlighet att arbeta med god framförhållning. Ett sådant mål bör vara att minst hälften av alla bilar år 2010 drivas med annat än fossila bränslen (yrkande 15).

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

Motionärerna efterlyser vidare kraftfulla satsningar på kollektivtrafik, främjande av cykeltrafik samt ekonomiska styrmedel och introduktion av transportinformatik för att minska bilberoendet i städerna (yrkande 18).

IT-utvecklingen bedöms påtagligt komma att förändra situationen inom hela vägtrafikområdet under de närmaste åren. Mycket tyder nämligen på att de samhällsekonomiska vinsterna är stora vid investeringar i olika typer av transportinformatik. Mot denna bakgrund är det enligt motionärerna angeläget att regeringen tar ett samlat grepp över informationsteknikens användning i det svenska transportsystemet (yrkande 25).

Enligt motionen är ett betydande problem i dag att etablera nya trafikleder inom framför allt storstadsområden. Nya trafikleder i tunnlår är med nuvarande teknik både dyra att bygga och att underhålla. Motionärerna efterlyser mot denna bakgrund forskning för att finna alternativa tekniker som kan begränsa produktionskostnaderna vid etablering av nya trafikleder inom framför allt storstadsområden (yrkande 46).

Kristdemokraterna anser att det samarbete som påbörjats under senare år mellan Sverige och övriga Östersjöländer måste öka för att möta näringslivets behov av förbättrade transporter. Det är rimligt att förbättra transportmöjligheterna i Östersjöregionen med tanke på att flera av de forna Östeuropeiska länderna sökt inträde i EU. Sedan länge pågår också planeringen av transeuropeiska motorvägar och järnvägar i våra södra grannländer medan Sverige intagit en mycket passiv hållning i dessa sammanhang. Motionärerna begär mot denna bakgrund att regeringen ger sådana direktiv till trafikverken att en svensk anslutning till transeuropeiska nätverk för motorvägar och järnvägar påskyndas (yrkande 10).

Motionärerna påtalar vidare att det finns ett växande behov av transportkorridorer genom exempelvis Polen. En satsning på tåg färjetrafik via sydöstra Sverige skulle därför möjliggöra en länk mellan central- och östeuropeiska transportstråk och Norden samtidigt som detta skulle avlasta de nedtyngda transportlederna i Tyskland (yrkande 30).

I såväl motion T223 av Johnny Gylling m.fl. (kd) som i motion MJ605 av Tuve Skånberg m.fl. (kd) hänvisas till rapporter som befarar att den ökade växthuseffekten kommer att innebära stigande havsytta och att havsströmmarnas banor ändras. Oväder som orkaner kan därmed bli vanligare och får dessutom ökad styrka och över hela världen kan vädret bli mer extremt med ökad torka, översvämningar och värmeböljor. Mot denna bakgrund föreslås att SMHI:s forskning kring en lång rad extrema meteorologiska, hydrologiska och oceanografiska händelser som inträffat under perioden 1992–1997 prioriteras.

Enligt motion T615 yrkande 8 av Johnny Gylling m.fl. (kd) finns det i dag exempel på att trafikslagsövergripande projekt, som t.ex. hamninvesteringar med anslutande väg- eller järnvägsförbindelser, inte kommer till stånd eller försenas på grund av att trafikverken har olika uppfattningar. Regeringen bör därför ge tydliga direktiv om ökad samplanering mellan verken.

Kenneth Lantz (kd) påtalar i motion T7 att för närvarande finansieras en rad stora infrastrukturprojekt i landet på annat sätt än med traditionell anslagsfi-

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

nansiering. Motionären hänvisar vidare till utvecklingsarbete som pågår kring privatfinansiering genom s.k. partnerskap och de möjligheter som Sverige har att få bidrag från EU för utbyggnader av de delar av det transeuropeiska nätverket som ligger inom landets gränser. Mot denna bakgrund efterlyses en samlad redovisning av pågående och planerade infrastrukturprojekt oavsett hur de finansieras.

Göran Hägglund m.fl. (kd) betonar i motion N274 att om turismen på landsbygden skall kunna utvecklas krävs fungerande transporter. Mot denna bakgrund efterlyses en undersökning som beskriver transporternas betydelse för landsbygdsturismen. I utredningen bör klarläggas vilka samhällsinsatser som är nödvändiga och hur behovet av bra trafikförbindelser i områden med begränsat trafikunderlag kan tillgodoses. Utgångspunkten för utredningsarbetet bör vara att ge landsbygdsområden samma möjligheter att utvecklas som mer tätbefolkade områden i vårt land.

1.2.4 Centerpartiet

Sven Bergström m.fl. (c) hänvisar i motion T230 till att Centerpartiet presenterade en omfattande transportpolitisk motion under våren 1998, vars principer alltså gäller.

Motionärerna betonar därefter att ett kretsloppsanpassat samhälle förutsätter ett ”grönare” transportsystem. I dag svarar bil- och lastbilstrafiken för det mesta av de miljöfarliga utsläppen i form av koldioxid, kväveoxider, svaveloxider och kolväten. Användningen av fossila bränslen måste därför minska. Centerpartiet anser mot denna bakgrund att det bör införas en nollvision för fossila bränslen. Det bör därför läggas fast en plan för hur fossila bränslen successivt skall fasas ut och ersättas med förnybara bränslen.

För att investeringar i infrastruktur skall vidmakthållas och utvecklas och bidra till tillväxt och utveckling i hela landet krävs enligt motionen en helhetssyn på kommunikationsområdet. Goda kommunikationer är en absolut förutsättning för att hela Sverige skall kunna utvecklas. Transportpolitiken måste därför syfta till att minska avståndsnackdelar och utöka möjligheterna för ett decentraliserat samhälle. Näringslivets konkurrenskraft hänger nära samman med frågor om trafikförsörjning, krav på god standard och hög tillförlitlighet vid transporter.

Motionärerna framhåller vidare att inriktningen måste vara att skapa en infrastruktur som ger förutsättningar att tillvarata utvecklingsmöjligheterna i hela Sverige. Infrastrukturplaneringen måste därför syfta till att minska de avståndsnackdelar som de ytvida regionerna har. Ett väl utbyggt väg- och järnvägsnät och en utbyggnad av kollektivtrafiken ökar möjligheterna för ett decentraliserat samhälle. Vidare framhålls att investeringar i infrastrukturen lätt kan gå förlorade om de inte följs av insatser för drift och underhåll. Väg- och järnvägskapitalet måste förvaltas på sådant sätt att värdet av gjorda investeringar inte urholkas. För att kunna upprätthålla en sådan princip krävs en långsiktig strategi för drift- och underhållsåtgärder.

Motionärerna bedömer att kommunikationsforskning är särskilt angelägen i en tid då transporter och kommunikationer förändras hastigt. Centerpartiet

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.

stöder därför den satsning på en internationell högskola för transport och kommunikation som föreslagits vid högskolan i Dalarna i samarbete med Uppsala universitet och Kungliga tekniska högskolan. Satsningen föreslås finansieras med medel från sektorsforskningen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (yrkande 12).

Enligt motion T214 yrkande 7 av Agne Hansson (c) bör en plan läggas fast för hur fossila bränslen successivt skall fasas ut och ersättas med förnybara bränslen. På samma sätt som det nu talas om en nollvision i trafiksäkerhetsarbetet bör en nollvision vara målet när det gäller användning av fossila miljöskadliga bränslen.

Lennart Daléus m.fl. (c) framhåller i motion N337 yrkande 12 att ur miljösynpunkt är det rimligt att den långväga godstrafiken går på järnväg. Om detta skall möjliggöras krävs att kombitrafiken ges förbättrade konkurrensmöjligheter. Genom de satsningar som nu genomförs, bland annat för att höja bannätets axeltryck, förbättras järnvägens möjligheter. Det tar dock ett antal år innan dessa investeringar ger resultat. Banverket bör därför tillsammans med SJ och näringen tydligt prioritera och hitta lösningar för att underlätta för kombitrafiken.

1.2.5 Folkpartiet liberalerna

Kenth Skårvik och Elver Jonsson (fp) framhåller i motion T222 att transport och kommunikation är nödvändiga ingredienser i all ekonomisk aktivitet. Att Sverige under det senaste århundradet haft en positiv välfärdsutveckling kan till stor del kopplas till ökad handel och därmed ökade transporter och ökad kommunikation. Handel över gränserna förutsätter att det finns bra tillgång till transporter. Konkurrenskraften inom landet som möjliggör ökad och tryggad sysselsättning och hänsyn till miljön förutsätter ökande och miljöanpassade transporter. Högt ställda krav på miljöhänsyn och varaktig hushållning med resurser måste påverka utformningen av transportsystemen. För enskilda människors välfärd är goda kommunikationer avgörande. Människans möjlighet till rörlighet är ett väsentligt inslag i god livskvalitet och en grundförutsättning för att vardagslivet skall kunna fungera. Tillgång till bra kommunikationer underlättar arbetspendling och ökar därmed möjligheterna att bo där man vill och arbeta där det finns gott om sysselsättningstillfällen. En väl utformad trafikpolitik är därmed av allra största regionalpolitiska betydelse (yrkande 4).

För Folkpartiet liberalerna är den fria konkurrensen grundbulten i trafikpolitiken och motionärerna menar att med fri konkurrens tillgodoses den enskildes val av transportslag bäst. Detta gäller även för den som skall skicka gods. Med fri konkurrens inom alla transportslag kan samhället på bästa sätt uppnå en hållbar utveckling och ökad tillväxt (yrkande 1).

Enligt motionen bör regeringen aktivt inom EU driva på och medverka till en minskning av miljökonsekvenserna. Regeringen bör vidare medverka till skärpt gemensam lagstiftning med inriktning på ekonomiska styrinstrument och stimulanser för forskning och andra insatser för lägre emissioner. Folkpartiet anser att ett ökat inslag av kretsloppstänkande vid arbetet med infra-

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

strukturen är nödvändigt. Miljökonsekvensbeskrivningar måste bli ett viktigt inslag vid planeringen av investeringar i trafikens infrastruktur (yrkande 7).

Beträffande transportpolitikens grundläggande principer påpekas att principen om valfrihet låter bra men att sådant tänkande måste kombineras med en avreglering och fri konkurrens för att principen skall kunna genomföras (yrkande 8).

1.2.6 Miljöpartiet de gröna

Enligt motion T217 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp) grundas den nya transportpolitiken från år 1998 på miljömål som är helt otillräckliga för att vi skall kunna nå ett långsiktigt hållbart samhälle. Styrmedlen för att nå miljömålen är vidare helt undermåliga. Det finns föresatser om en samhällsekonomiskt grundad prissättning, dvs. ambitioner om att ekonomiska styrmedel skall styra mot de miljömål man satt upp. Men när det kommer till kritan så saknas konkreta åtgärder för att uppnå detta. Miljöpartiets politik innehåller däremot ett väl avvägt styrmedelspaket som, inom ramen för en skatteväxling, leder till en successiv höjning av energi- och miljörelaterade skatter och avgifter det närmaste decenniet.

För att uppnå målen om ett långsiktigt hållbart transportsystem är det enligt Miljöpartiet nödvändigt att så mycket trafik som möjligt förs över till det transportslag som är minst miljöbelastande, nämligen järnvägen. För detta krävs att järnvägens konkurrenskraft stärks i förhållande till övriga trafikslag. Det kan ske dels genom att järnvägens ekonomiska konkurrenskraft förstärks i förhållande till andra trafikslag, dels genom en snabbare utbyggnad av en konkurrenskraftig infrastruktur för järnvägen (yrkande 1).

Motionärerna förordar vidare att regeringen reglerar andra myndigheters skyldighet att vidtala Jämställdhetsrådet. Det finns annars en överhängande risk att rådet blir verkningslöst. Regeringen bör även precisera hur rådet skall delta i själva beslutsprocessen. Regeringen bör återkomma i dessa frågor snarast till riksdagen (yrkande 11).

Enligt motionen bör vidare ett barnperspektiv tillämpas i fråga om infrastruktursatsningar, telefrågor, kollektivtrafikanläggningar, trafiksäkerhet, hälsa m.m. Ett barnperspektiv bör ingå i samtliga myndigheters sektorsansvar (yrkande 12).

Marianne Samuelsson m.fl. (mp) uppmärksammar i motion MJ778 att EU varje år betalar ut miljardbelopp i industristöd till flygbolag och bilindustrin. EU har dessutom gravt försvårat en verklig omläggning av infrastrukturen. Regeringen bör därför arbeta för att EU:s infrastruktursatsning stegvis riktas mot trafikslag som kan bidra till att minska växthuseffekterna och att subventioner till bil- och flygindustrin skyndsamt avvecklas.

Per Lager m.fl. (mp) anger i motion T312, yrkande 3, att SJ år 1996 gjorde ett försök att lansera en ”rullande landsväg” för lastbilstransporter mellan Strömstad och Trelleborg. Försöket var dock dåligt förberett och genomförandet fick ingen riktig chans. Med hänsyn till att utvecklingen sedan dess har gått snabbt anges att det nu är dags att initiera och genomföra försök med ett gemensamt containersystem för sjöfarts-, järnvägs- och landsvägstrans-

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

porter. Mot denna bakgrund föreslås att riksdagen ger regeringen i uppdrag att på olika sätt, bl.a. i sina ägardirektiv till SJ, påskynda en sådan utveckling.

1.2.7 Övriga motionsförslag

Berit Andnor m.fl. (s) anför i motion T231 att erfarenheterna av de senaste årens utveckling, med avreglering och bolagisering av våra infrastrukturverk, visar att marknaden inte förmår ta regionalpolitiska hänsyn. Den politiska styrningen av uppbyggnaden av landets infrastruktur bör därför återupprättas. Det kan t.ex. ske genom att alla aktörer på t.ex. distributionsmarknaden, elmarknaden, telemarknaden och kollektivtrafikmarknaden får betala avgifter som används för regionalpolitiskt motiverade satsningar inom respektive område. Konkurrenslagstiftningen bör vidare ses över så att den inte förhindrar en effektiv regionalpolitik (yrkande 1).

Motionärerna framhåller att vid prioriteringen mellan olika infrastrukturprojekt är det viktigt att hänsyn inte bara tas till de samhällsekonomiska kalkylmodeller som nu används, utan också att såväl regionalpolitiska som sociala skäl beaktas (yrkande 2).

I motionen påtalas även att den växande turistnäringen är beroende av bra vägar för att kunna fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring främst i skogslänen. Skogslänen har dock landets sämsta vägar delvis beroende på besvärliga markförhållanden, men framför allt på brister i det hittillsvarande sättet att fördela väganslagen. Motionärerna anser därför att Vägverket i högre grad än hittills måste beakta skogslänens behov av ett väl fungerande vägnät då väganslagen fördelas över landet (yrkande 6).

Motionärerna framhåller slutligen att järnvägarna i skogslänen behöver rustas upp. Exempelvis skapar Norra stambanans bristande kapacitet stora problem för godstrafiken från norra Norrland. Med hänsyn till såväl näringslivets ökade behov av snabba och effektiva transporter som kravet på ett miljövänligt transportsystem är det ytterst angeläget att en så stor andel som möjligt av godstrafiken går på järnväg och inte läggs på lastbil. Det innebär att vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar bör åtgärder för att förbättra godstrafikens förutsättningar ges betydligt högre prioritet än i dag (yrkande 8).

1.3 Utskottets ställningstagande

1.3.1 Transportpolitiska riktlinjer

Utskottet konstaterar att i modern tid har den svenska transportpolitiken reviderats ungefär vart tionde år. I juni 1998 fastställde riksdagen en ny transportpolitik som ersatte 1988 års trafikpolitiska beslut. Riksdagsbeslutet hade föregåtts av en flerårig process som initierades av riksdagen. Riksdagen begärde sålunda i mars år 1994 att en kommission skulle tillsättas för att utarbeta en nationell plan för kommunikationerna i Sverige. Enligt riksdagsbeslutet skulle utgångspunkten vara att investeringarna skulle ges en sådan inriktning att ett miljöanpassat transportsystem kan uppnås som samtidigt

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

bidrar till ökad välfärd och tillväxt (bet. 1993/94 TU16, rskr. 1993/94154). Mot denna bakgrund tillsattes den parlamentariska Kommunikationskommittén som arbetade i två år med att ta fram ett omfattande underlag till en ny transportpolitik. Kommissionen presenterade tre betänkanden som remissbehandlades av olika aktörer över hela landet och trafikpolitikens mål och utformning blev föremål för en omfattande debatt i samhället.

Utgångspunkten för den nya transportpolitiken är att den skall bidra till en socialt, kulturellt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling. Det är en hög ambitionsnivå som ställer krav på utvecklade tekniska lösningar, bättre regelsystem och effektivare ekonomiska styrmedel. Samtidigt måste den svenska transportpolitiken formas med hänsyn till andra länder inom och utom Europa. Genom den nya transportpolitiken har en angelägen vidareutveckling skett av de transportpolitiska målen och de har kompletterats med delmål samt, på vissa områden, även etappmål. I det nya transportpolitiska beslutet ingår vidare transportpolitiska principer samt riktlinjer för olika sektorer, transportslag och politikområden.

Utskottet anser att genom riksdagens beslut så sent som för knappt ett år sedan har Sverige fått en modern och framtidsanpassad transportpolitik. Genom bildandet därefter av ett nytt Näringsdepartement har transportpolitiken integrerats närmare med den övriga tillväxtpolitiken. Utskottet vill vidare hänvisa till det pågående transportpolitiska utvecklingsarbetet. Det gäller bl.a. det arbete som för närvarande pågår med att vidareutveckla de transportpolitiska målen med etappmål och den fortsatta planeringen av transportinfrastrukturen för perioden 2002–2011. Utskottet vill också särskilt betona betydelsen av att det i den nya transportpolitiken ingår att styrningen av den och uppföljningen av de transportpolitiska målen skall utvecklas. Regeringen skall varje år redovisa för riksdagen hur de transportpolitiska målen har uppfyllts.

Med hänvisning till det anförda är utskottet inte berett att redan nu ompröva gällande transportpolitik. Utskottet bedömer vidare att syftet med merparten av de motionsyrkanden som väckts om olika transportpolitiska frågor tillgodoses väl inom ramen för den nya transportpolitiken och förutsatt utvecklings- och uppföljningsarbete. Utskottet vill här särskilt kommentera följande frågor.

Jämställdhet

Med anledning av motionerna T217 (mp) yrkande 11 och T229 (v) yrkande 4 vill utskottet klargöra att transportpolitiken i stor utsträckning handlar om fördelningspolitik. Detta gäller naturligtvis i särskilt hög grad de transportpolitiska målen om tillgänglighet och regional balans. Även målen om en god miljö, en säker trafik och en hög transportkvalitet handlar emellertid ytterst om fördelningen av resurser mellan olika befolkningsgrupper och generationer. Att utforma transportsystemet så att det svarar mot de behov som människor har kräver kunskap om olika gruppers erfarenheter, behov och värderingar.

I den nya transportpolitiken ingår därför att tillskapa ett jämställt transportsystem. Regeringen kommer mot denna bakgrund att tillsätta Rådet för jäm-

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

ställdhetsfrågor inom kommunikationssektorn (K 1998:08). Rådet skall enligt sina direktiv verka genom att lämna underlag till regeringen samt bedriva opinionsbildande verksamhet i form av bl.a. seminarier och informationsaktiviteter (dir. 1998:68). Vad gäller transporter skall områdena fysisk planering, trafikplanering, strategier för miljö, säkerhet och användningen av transportinformatik i första hand belysas. Vidare skall frågor om otrygghet och brott i samband med kollektivresande analyseras ur ett jämställdhetsperspektiv.

När det gäller informationsteknik (IT), telekommunikation och postverksamhet skall frågor om tillgänglighet till teknik och tjänster samt utbildning behandlas. I övrigt skall frågor om kompetens och rekrytering belysas. Rådet skall vidare lämna förslag till åtgärder som syftar till att könsrolls- och jämställdhetsperspektivet successivt skall kunna genomsyra hela det kommunikationspolitiska fältet. Rådet skall lämna ett slutbetänkande till regeringen senast den 1 maj 2000.

Beträffande de farhågor som framförs i motion T217 (mp) om att Jämställdhetsrådet riskerar att inte tillräckligt komma in i beslutsprocessen på transportområdet kan nämnas att enligt regeringens direktiv skall rådet samråda med bl.a. Post- och telestyrelsen, Banverket, Vägverket, Statens institut för kommunikationsanalys, Kommunikationsforskningsberedningen, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Boverket, IT-kommissionen (K 1998:04), Utredningen (K 1998:07) om behov av informations- och kommunikationsteknisk infrastruktur, Landstingsförbundet, Svenska Kommunförbundet och Svenska Lokaltrafikföreningen.

Utskottet konstaterar vidare att regeringen årligen skall redovisa för riksdagen hur de transportpolitiska målen har uppfyllts. Det innebär att även utvecklingen mot ett mer jämställt transportsystem får förutsättas komma att belysas. Utskottet konstaterar därmed att syftet med motionerna T217 (mp) yrkande 11 och T229 (v) yrkande 4 blir tillgodosett.

Barnperspektiv

Utskottet anser, som framhålls i motion T217 (mp) yrkande 12, att ett barnperspektiv är viktigt att anlägga när det gäller transporter. Ett exempel som visar på detta behov är att barnens tillgång till och säkerhet i sin närmiljö kan påverkas starkt av olika trafikanläggningar. Utskottet vill vidare erinra om att Sverige har ratificerat FN:s konvention om barns rättigheter. Enligt konventionen skall alla åtgärder som rör barn sätta barnens bästa i främsta rummet. Utskottet ser därför positivt på att i den nya transportpolitiken ingår bl.a. att barns behov, framför allt med avseende på tillgänglighet, säker trafik och god miljö, bör vara vägledande för transportsystemets utformning och funktion.

Utskottet vill även hänvisa till att riksdagen den 26 mars 1999 behandlade regeringens proposition 1997/98:182 Strategi för att förverkliga FN:s konvention om barnets rättigheter i Sverige (bet. 1998/99:SoU6, rskr. 1998/99:171). Strategin innebär bl.a. att barnkonventionen skall vara ett aktivt instrument och genomsyra allt beslutsfattande inom Regeringskansliet som berör barn och att ett barnperspektiv skall finnas med i utredningsdirek-

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

tiv. Barnkonsekvensanalyser skall vidare göras vid statliga beslut som berör barn. I strategin ingår även att barns och ungdomars inflytande och delaktighet skall tillgodoses i samhälls- och trafikplaneringen.

Med det anförda finner utskottet att syftet med motionsyrkandet blir tillgodsett.

Planeringsfrågor

Utskottet konstaterar att det förslag som förs fram i motion T615 (kd) om ökad samplanering mellan trafikverken ligger väl i linje med den nya transportpolitiken. En utgångspunkt enligt 1998 års transportpolitiska beslut är sålunda att ett trafikslagsövergripande synsätt skall utvecklas. En särskild godstransportdelegation har mot denna bakgrund inrättats för att underlätta en ökad samverkan mellan de olika trafikslagen. Utskottet vill vidare hänvisa till att i arbetet med den fortsatta planeringen av trafikens infrastruktur har det trafikslagsövergripande synsättet förstärkts.

Utskottet utgår därmed från att de frågor som motionärerna tar upp om bl.a. samordning mellan hamninvesteringar och anslutande väg- och järnvägsförbindelser kommer att behandlas. Därför bör riksdagen enligt utskottets mening inte vidta någon åtgärd med anledning av motionsyrkandet.

Utskottet delar den uppfattning som kommer till uttryck i motion T7 (kd) om vikten av en samordnad och fullständig redovisning av pågående och planerade investeringar i trafikens infrastruktur oberoende av finansieringssätt.

I enlighet med riksdagens tillkännagivande våren 1998 (bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:226) redovisas i budgetpropositionen för år 1999 beräknade anslagsbehov för räntor och amorteringar för Vägverkets och Banverkets olika lånefinansierade projekt. Av regeringens redovisning framgår att för järnvägsändamål beräknas kostnaden för räntor, amorteringar m.m. under år 1999 uppgå till 895 miljoner kronor, vilket motsvarar nära 30 % av de anslagsmedel som beräknats för infrastrukturinvesteringar i järnvägar. Under den följande tioårsperioden beräknas denna kapitalkostnad öka med 75 % till sammanlagt 1 570 miljoner kronor år 2008. För vägområdet redovisas bl.a. att kapitalsskulden vid utgången av år 1997 uppgick till 5 117 miljoner kronor och att denna skuld beräknas öka till 15 051 miljoner kronor år 2006. Det innebär ett ökat årligt anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån. År 2006 beräknas räntor och amorteringar uppgå till sammanlagt 742 miljoner kronor.

Utskottet konstaterar att den valda finansieringslösningen för flera trafikinvesteringar under 1990-talet innebär att belastningen på statsbudgeten uppträder först vid en senare tidpunkt än när investeringen genomförs. Utskottet anser det därför angeläget att riksdagen även framdeles får en redovisning av i vilken utsträckning som framtida anslag är in-tecknade. Utskottet förutsätter därför att regeringen även fortsättningsvis i samband med sitt årliga budgetförslag presenterar en sådan redovisning. Med det anförda finner utskottet att syftet med motion T7 (kd) blir tillgodosett.

Beträffande motion T220 (m) om utvärdering av trafikinvesteringar (yrkande 3) samt lönsamhetskalkyler för järnvägsinvesteringar (yrkande 30) kan hän-

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

visas till utskottets betänkande med anledning av 1999 års budgetproposition (bet. 1998/99:TU1). Utskottet framhöll här följande:

Efterkalkyler bör användas mer

Utskottet har tidigare framhållit vikten av att efterkalkyler systematiskt utförs när det gäller investeringar i trafikens infrastruktur. Därmed kan en avstämning göras mot tidigare förväntade kostnader och effekter vilket verksamt bör kunna bidra till ökad precision i den fortsatta investeringsplaneringen. Utskottet ser därför positivt på att regeringen även i årets budgetproposition redovisar efterkalkyler för större färdigställda vägobjekt. Enligt utskottets mening är det angeläget att efterkalkyler redovisas även inom andra områden som t.ex. för större järnvägsprojekt. Även om många effekter av trafikinvesteringar vad gäller resmönster, transportflöden och samhällsstruktur är påvisbara först på längre sikt bör kalkyler även från nyligen färdigställda järnvägsprojekt vara värdefulla att granska. Med tanke på den vikt som regional balans och miljö tillmäts som inriktningsmål i investeringsplaneringen är det också angeläget att efterkalkyler söker belysa resultatet inom dessa områden. Vidare är det viktigt att riksdagen informeras om de huvudsakliga erfarenheterna från efterkalkyler för projekt som kommer till stånd på lokal och regional nivå med hjälp av statsbidrag. För att trygga en allsidig och neutral redovisning bör även prövas att vissa analyser genomförs utanför trafikverken, exempelvis genom SIKAs försorg.

Utskottet vill vidare nämna att SIKA har fått regeringens uppdrag att förbättra planeringsunderlaget inför kommande planering av inriktningen av statliga infrastrukturinvesteringar. Utvecklingsinsatserna skall koncentreras till strategiska förbättringar i nuvarande analysmetoder och analysverktyg för infrastrukturplanering. Målet är bl.a. att SIKA skall förbättra metoderna när det gäller att beräkna och värdera effekter av infrastrukturinvesteringar för näringslivets transporter samt för internationella resor och transporter.

Med det anförda finner utskottet syftet med motion T220 (m) i nu behandlade delar tillgodosett.

Utskottet övergår därefter till motion T223 (kd) yrkande 46 och förslaget om forskningsinsatser för att finna alternativa tekniker som kan pressa ned produktionskostnaderna vid etablering av nya trafikleder i tunnlar inom storstadsområden. Vägverket har till uppgift att initiera och finansiera forskning och utveckling inom vägtransportområdet. Enligt vad utskottet inhämtat inrymmer verkets FoU-plan för perioden 1998–2000 flera projekt som behandlar olika frågor om utformning av trafikleder i tunnlar. Det gäller t.ex. dimensionering av tunnlar, personsäkerhet i tunnlar, optimala standarder, förvaltningssystem för tunnlar och miljöanpassade tunnlar. Med det anförda finner utskottet syftet med motionsyrkandet tillgodosett.

Klimat effekter

Motionerna T223 yrkande 47 och MJ605 yrkande 8 (båda kd), tar upp de farhågor som framförts om att de extrema meteorologiska, hydrologiska och oceanografiska händelser som inträffat under perioden 1992–1997 samman-

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

hänger med en global klimatförändring. Utskottet har inhämtat från SMHI att under år 1998 uppmättes den högsta globala medeltemperaturen sedan direkta temperaturmätningar påbörjades i mitten av 1800-talet. Under de senaste 100 åren har jordytans medeltemperatur ökat med ca 0,6 °C. En stor del av denna ökning kan bero på en ökad växthuseffekt som i sin tur beror på mänskliga utsläpp av växthusgaser, framför allt koldioxid. Med en global förändring av klimatet bedöms det som sannolikt att mer extrema meteorologiska, hydrologiska och oceanografiska händelser kan inträffa. Det finns dock i dag inte några vetenskapliga belägg på att de händelser som motionärerna hänvisar till har samband med globala klimatförändringar.

Utskottet vill vidare nämna att SMHI bedriver en omfattande forskningsverksamhet och samarbetar i en rad olika nationella och internationella forskningsprojekt. För att förstärka insatserna har under hösten 1997 en separat forskningsenhet bildats, Rossby Centre, där arbetet inom det svenska klimatforskningsprogrammet bedrivs. Detta program finansieras gemensamt av Stiftelsen för miljöstrategisk forskning (MISTRA) och SMHI och syftar till att öka kunskapen om effekter av klimatförändringar i Sverige och Norden, till exempel vad gäller temperatur och nederbörd.

Utskottet ser positivt på pågående forskningsinsatser och den kunskapsuppbyggnad som för närvarande sker om klimatet i framtiden och därmed om de frågor som behandlas i berörda motioner. Med hänvisning till det anförda finner utskottet syftet med motionerna T223 och MJ605 (båda kd), i nu behandlad del tillgodosett.

Bilsocial utredning

I motionerna T220 yrkande 16 och Sk621 yrkande 4 (båda m) föreslås att en utredning tillsätts med uppgift att belysa bilens betydelse för ett fungerande samhällsliv och konsekvenserna av nuvarande bilbeskattning. Enligt utskottets mening finns det knappast några skilda meningar rörande bilens betydelse. I 1998 års transportpolitiska beslut konstateras att dagens svenska samhälle förutsätter att hushållen och företagen har tillgång till och använder bil i stor omfattning. Den nya transportpoliken har därför som utgångspunkt att bilen under överskådlig tid kommer att spela en viktig roll i det svenska persontransportsystemet. Samtidigt som det är viktigt att bejaka bilens positiva egenskaper finns det enligt utskottets mening anledning att främja en övergång till en mer miljövänlig bilism och utveckla kollektivtrafiken för att motverka en utveckling mot ett ensidigt bilberoende vilket bl.a. skulle försvåra för många att aktivt delta i samhällslivet.

Utskottet vill vidare nämna att vid Göteborgs universitet har ett forskningsprogram utvecklats om användningen av bilen och om bilens inflytande på människans levnadssätt, livsstil, tankemönster och på miljön. Forskningsprogrammet har fått stöd av Kommunikationsforskningsberedningen och av Volvo. En sammanställning av några av resultaten av forskningsprogrammet har nyligen presenterats i rapporten Den attraktiva bilen och den problematiska bilismen (KFB rapport 1998:39). Enligt vad utskottet erfarit kommer den tvärvetenskapliga forskningen kring bilismen att fortsätta vid Göteborgs universitet. Ett flertal avhandlingar inom forskningsområdet håller på att

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

färdigställas och ett nära samarbete utvecklas med andra institutioner som arbetar med bilismen.

Med det anförda finner utskottet det svårt att se att ytterligare socioekonomiska studier av det slag motionärerna begär på ett mer påtagligt sätt skulle bidra till ökad kunskap och bättre beslutsunderlag om bilismen.

Kombinerade transporter

Utskottet vill med anledning av motionerna T312 (mp) och N337 (c) betona att utvecklingen av kombinerade transporter på väg, sjö och järnväg är trafikpolitiskt angelägen, inte minst av miljöskäl. Med en närmare europeisk integrering tillsammans med ökade krav på miljövänliga transporter och önskemål om ett effektivt resursutnyttjande blir det allt viktigare att varje transportmedel utnyttjas på ett effektivt sätt. Genom en utveckling av kombitrafiken främjas även en närmare integrering av transporter mellan landsväg, järnväg och sjöfart. Med hänsyn till att Sveriges läge i förhållande till de viktigare marknaderna ofta innebär stora transportavstånd kan kombitrafiken vara betydelsefull för möjligheterna att öka industrins konkurrenskraft.

Utskottet ser därför positivt på att det, enligt den nya transportpolitiken, har inrättats en godstransportdelegation med uppgift att följa utvecklingen på godstransportområdet och utveckla ett trafikslagsövergripande synsätt (K 1998:06). I delegationens direktiv ingår att utforma en godstransportstrategi som bl.a. skall innehålla förslag till riktlinjer för statens roll i samband med fortsatt utveckling av intermodala transporter som kombitrafik på järnväg (dir. 1998:51). Beträffande SJ:s försök med lastbilståg, s.k. rullande landsväg, mellan Strömstad och Trelleborg, som behandlas i motion T312 (mp), kan utskottet tillägga att kapacitetsutnyttjandet endast var i genomsnitt drygt 10 %.

Med hänvisning till det anförda är utskottet inte nu berett att ta något initiativ med anledning av de aktuella motionsyrkandena.

Transportinformatik

Utskottet bedömer att IT-utvecklingen förbättrar möjligheterna att skapa ett säkert, tillgängligt och miljöanpassat transportsystem. IT ger även möjligheter till förbättrad samverkan inom och mellan trafikslagen. Utskottet delar därmed den grundsyn som kommer till uttryck i motion T223 (kd) yrkande 25.

I 1998 års transportpolitiska beslut har också informationsteknikens användning på transportområdet tillmätts stor betydelse. Enligt beslutet bör staten säkerställa tillgången till en grundläggande informationsinfrastruktur. Utvecklingen av nya tillämpningsområden för transportinformatik skall stödjas bl.a. genom satsning på forskning och utveckling, pilotförsök samt deltagande i det internationella utvecklings- och standardiseringsarbetet. Staten skall vidare ta ansvar för att ett regelverk kring transportinformatiken och dess användning skapas. Sådan transportinformatik som främjar ett effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur och ett säkrare, tillgängligare och mera miljöanpassat transportsystem skall prioriteras.

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet syftet med motion T223 (kd) i nu behandlad del tillgodosett.

Forsknings- och utbildningsfrågor

Utskottet anser i likhet med vad som framhålls i motion T230 (c) yrkande 12 att utbildnings- och forskningsarbete inom kommunikationsområdet är angeläget. Transportpolitiken behöver fortlöpande underbyggas med FoU-insatser inom vitt skilda discipliner. Vid Högskolan Dalarna har på kort tid byggts upp en omfattande verksamhet med inriktning bl.a. mot transport och samhälle. Inom detta område förenas ett flertal ämnen inom samhällsvetenskap, teknik och humaniora inom en och samma forskningsmiljö. Bidragande till den snabba utvecklingen har varit den kunskapsmiljö inom transportområdet som skapats genom Vägverkets och Banverkets lokalisering i Borlänge. Vidare kan nämnas att Högskolan Dalarna samarbetar med Uppsala universitet och Kungl. Tekniska högskolan kring en forskarskola. Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) stöder vidare den FoU-verksamhet som pågår vid högskolan.

Utskottet anser att riksdagens främsta uppgift när det gäller styrningen av forsknings- och utbildningsinsatser inom kommunikationsområdet bör vara att ange övergripande ramar och riktlinjer. Att planera och organisera verksamheten bör däremot vara en uppgift för ansvariga myndigheter. Därför bör riksdagen enligt utskottets mening inte vidta någon åtgärd med anledning av motionsyrkandet.

Sammanfattning av utskottets ställningstagande

Av det anförda följer att utskottet anser att riksdagen bör avslå motionerna T7 (kd), T217 (mp) yrkandena 1, 11 och 12, T220 (m) yrkandena 1–3, 16 och 30, T222 (fp) yrkandena 1, 4, 7 och 8, T223 (kd) yrkandena 1, 2 11, 18, 25, 46 och 47, T226 (v), T229 (v) yrkande 1 i denna del och yrkande 4, T230 (c) yrkande 12, T231 (s) yrkandena 1, 2, 6 och 8, T312 (mp) yrkande 3, T615 (kd) yrkande 8, N274 (kd) yrkande 27, N335 (v) yrkande 5, N337 (c) yrkande 5, MJ605 (kd) yrkande 8, MJ778 (mp) yrkande 9 och Sk621 (m) yrkande 4. Syftet med flertalet motionsyrkanden blir dock tillgodosett i och med vad utskottet anför.

1.3.2 Fossila bränslen

Utskottet konstaterar att dagens transportsystem inte är långsiktigt hållbart, bl.a. därför att det baseras på icke förnybara energiresurser och ger upphov till negativa miljöeffekter lokalt, regionalt och globalt. Mot denna bakgrund skall politiken enligt 1998 års transportpolitiska beslut utformas så att förutsättningar skapas för en miljömässigt acceptabel utveckling. Det förutsätter bl.a. att miljön skyddas, att energi och naturresurser används effektivare än i dag och att en ekologiskt hållbar försörjning med energi och andra naturresurser uppnås. En strategi har vidare lagts fast för hur ett ekologiskt hållbart transportsystem skall kunna nås. Strategin förutsätter en rad olika insatser

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

såväl inom transportsystemet beträffande tekniska åtgärder på transportmedel och drivmedel som vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.

Utskottet konstaterar därmed att den nya transportpolitikens utgångspunkter överensstämmer väl med syftet bakom de motionsyrkanden som väckts om att fossila bränslen successivt skall fasas ut och ersättas av förnybara bränslen. Utvecklingen av miljövänliga och bränslesnåla fordon är en väsentlig förutsättning för ett hållbart transportsystem. Utskottet vill också erinra om att de nya transportpolitiska målen klargör att fordonstrafikens bidrag till förurning, övergödning och hälsorisker liksom trafikens koldioxidutsläpp skall minska. En rad etappmål har därför lagts fast på miljöområdet som innebär bl.a. att koldioxidutsläppen för transporter i Sverige bör år 2010 ha stabiliserats på 1990 års nivå.

Utöver de olika insatser som nu pågår för att ställa om transportsystemet och som redovisats i 1998 års transportpolitiska beslut vill utskottet citera från regeringens förklaring den 6 oktober 1998. I förklaringen anges:

Sverige skall vara ett föregångsland i omställningen till hållbar utveckling. Arbetet med att skydda miljön, stimulera lokala initiativ och främja kretsloppstänkandet fortsätter. ... En breddad samverkan mellan politik och näringsliv för omställningen till hållbarhet skulle stärka landet. I ett första steg vill regeringen tillsammans med svensk bilindustri utarbeta ett program för att utveckla miljövänliga bilar. Bilens frihetsrevolution skall kombineras med ekologiskt ansvar.

Enligt vad utskottet erfarit har regeringen och bilindustrin mot denna bakgrund påbörjat ett samarbete kring utvecklingen av miljövänliga bilar. Näringsdepartementet, Miljödepartementet samt fordonstillverkarna Scania, Saab Automobile, Volvo Personvagnar och Volvo Lastvagnar/Bussar har den 12 februari 1999 enats om att arbeta för ett samverkansprogram kring utveckling av miljövänliga bilar. Departementen och fordonstillverkarna kommer enligt programmet att gemensamt arbeta för att en målmedveten och strategisk satsning på utbildning, forskning, utveckling och demonstration av ny miljövänlig fordonsrelaterad teknik kommer till stånd. Samtidigt skall arbete påbörjas för att identifiera sätt att underlätta introduktionen av sådan miljövänlig teknik, och för att främja industrins kompetensförsörjning.

Exempel på utvalda samverkansområden är:

- Avancerad förbränningsmotorteknik
- Avgasrening för tunga fordon
- Elhybridfordon
- Konstruktioner i lättare material

Utskottet vill även erinra om att regeringen årligen i samband med budgetpropositionen skall redovisa för riksdagen hur de transportpolitiska målen har uppfyllts. Utskottet förutsätter att den förutskickade redovisningen bl.a. kommer att behandla de olika insatser som för närvarande görs i syfte att utveckla och introducera mer miljövänliga fordon.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet att syftet med motionerna T214 (c) yrkande 7, T223 (kd) yrkande 15 och T229 (v) yrkande 1 i denna del till väsentlig del blir tillgodosett. Yrkandena kan sålunda lämnas utan åtgärd och avstyrks därför.

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

1.3.3 Internationella förbindelser m.m.

Utskottet anser att de frågor som tas upp i motion T223 (kd) yrkandena 10 och 30 om integrationen med Öst- och Västeuropa och anslutningen till transeuropeiska motor- och järnvägar är av stor betydelse. I den nya transportpolitiken har också Sveriges internationella förbindelser tillmätts stor betydelse. I beslutet klargörs sålunda att ett fortsatt nära samarbete inom Östersjöregionen är viktigt för att ta till vara de möjligheter och komma till rätta med de problem som finns inom transportområdet. I den långsiktiga strategin som lagts fast för EU-arbetet ingår vidare etablering och utveckling av transportkorridorer för att skapa goda kommunikationsmöjligheter med vår omvärld.

Vidare kan nämnas att i Vägverkets senaste nationella vägghållningsplan för perioden 1998–2007 framhålls att det europeiska perspektivet utgör en del av en övergripande strategi för hur stamvägnätet skall utvecklas. För järnvägsnätet sammanfaller riktlinjerna för det transeuropeiska nätverket (TEN) i stort med de planer som Banverket arbetar efter.

Utskottet anser att det är viktigt med en väl fungerande samverkan mellan det svenska transportsystemet och andra länders transportsystem. En politik för utveckling mot ett hållbart transportsystem förutsätter ett ökat internationellt samarbete. Det bör dock normalt inte ankomma på riksdagen att föreskriva hur transportförbindelserna med vår omvärld bör utformas.

Utskottet avstyrker därmed motion T223 (kd) yrkandena 10 och 30. Syftet med motionsyrkandena vad gäller utveckling av effektiva internationella förbindelser får dock förutsättas komma att tillgodoses.

2 Finansiering av trafikens infrastruktur

2.1 Motionsförslag

Per-Richard Molén m.fl. (m) betecknar i motion T220 yrkande 14 det som otillfredsställande att investerings- och underhållsnivån i så hög grad är beroende av det statsfinansiella läget. I stället borde trafikmängd, framkomlighet och slitage vara vägledande för investeringar och underhåll. Vägverket bör därför omvandlas till ett affärsverk och dess finansiering kopplas till vägtrafiken.

Enligt Mats Odell m.fl. (kd, m, fp), motion T338, är det allvarigaste problemet med dagens svenska vägpolitik att samhälls- och företagsekonomiskt lönsamma väginvesteringar inte genomförs därför att de måste finansieras över statsbudgeten. Entreprenörer och finansiärer bör därför bjudas in för att i samverkan finansiera, bygga och, under den avtalstid som är aktuell för respektive avsnitt, underhålla och i övrigt ansvara för angelägna trafikprojekt. Finansiering kan ske genom att det i avtalet mellan staten/Vägverket och investerarna träffas en överenskommelse om den avgift per fordonsenhet som kan anses rimlig för att årligen täcka avskrivnings- och underhållskostnad. När avtalstiden löpt ut övergår vägen till att vara statens/Vägverkets egendom och ansvar. Mot denna bakgrund begärs en utredning om en ny

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

samverkansmodell för att utanför stadsbudgeten genomföra angelägna investeringar i trafikens infrastruktur.

I motion T222 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (fp) framhålls att i nuvarande statsfinansiella läge, där staten inte har tillräckliga resurser att bekosta alla nödvändiga infrastrukturinvesteringar, är det viktigt att finna alternativa finansieringsformer. Regeringen bör därför i större utsträckning än hittills se s.k. BOT-projekt (Building, Operating, Transfer) som alternativ till traditionell infrastrukturfinansiering och aktivt medverka till att genomföra sådana projekt där det är samhällsekonomiskt lönsamt. Finansieringen av BOT-projekt kan ske antingen genom att trafikanterna erlägger avgifter eller att staten genom Vägverket "hyr" anläggningarna eller en kombination av dessa bägge finansieringsformer. Projekt som framför allt bör vara intressanta för framtida BOT-projekt är enligt motionärerna trafiklösningar i eller kring storstadsområdena.

2.2 Utskottets ställningstagande

2.2.1 Internationell utblick

Följande erfarenheter av alternativa finansieringsformer från andra länder har i första hand hämtats från Vägverkets rapport Alternativ till anslagsfinansiering av väginvesteringar med direktavskrivning (98-12-15) och utredningen Miljöstyrande vägavgifter i tätort (SOU 1998:169).

PPP eller s.k. *skuggtullar* har införts i flera länder.

I England introducerades i början av 1990-talet begreppet PFI (Private Finance Initiative) som en del av den dåvarande strategin att privatisera statlig verksamhet. Avsikten var att i stället för att staten ensam svarar för vissa stora infrastrukturinvesteringar skall den privata sektorn, i form av konsortier, tillhandahålla väghållningsstjänster. Konsortierna fick ersättning på marknadsmässiga villkor efter hur mycket trafik som utnyttjade vägen. I de projekt som först introducerades utgick ersättning i form av skuggtullar, dvs. man fick ersättning från brittiska Vägverket baserad på hur mycket trafik som fanns på vägen. Avsikten var att längre fram gå över till direkt ersättning från trafikanterna, traditionell tullväg. Efter år 1997 har finansieringsformen bytt benämning från PFI till PPP (Public Private Partnership) och i stället för att ersätta konsortierna enbart efter trafikvolymen beräknas ersättningen, enligt Vägverkets rapport, i stor utsträckning efter den service som upprätthålls. Man har därmed övergett tanken på att i en framtid införa direkta tullar.

Bland de erfarenheter som vunnits från England kan nämnas följande:

- Belastningen på statsbudgeten jämnas ut när utgifterna sprids över projektets hela kontraktstid.
- Det finns ett samband mellan den avgift som erläggs och den service som tillhandahålls.
- Ett sammanhållet ansvar för projektering, byggande, underhåll och drift ger möjlighet för ett effektivt utnyttjande av resurser samt en över tiden optimal standard.

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

- De framtida vägenslagen låses till en del upp för framtida betalningar till vägkonsortiet.
- Det blir oftast kostsamt att bygga upp en driftorganisation för begränsade vägvägsnitt. Det krävs normalt att man sammanför drift av ett större område, gärna med olika vägkategorier, för att erhålla en effektiv verksamhet.

Exempel på skuggtulls användning i Finland är utbyggnaden av projektet Riksväg 4 Järvenpää–Lahti. Den valda alternativa finansieringen innebar att den kompletta motorvägen Helsingfors–Lahti kunde öppnas minst fem år tidigare än planerat. Produktionen av väghållning på den utbyggda motorvägen beräknas under 15 år (från byggstart till koncessionsperiodens slut) bli ca 13 % billigare än om en konventionell anslagslösning hade använts. Till detta kommer den samhällsekonomiska vinsten av att det aktuella vägprojektet har kunnat tidigareläggas med fem år.

Tullvägar har utvecklats i olika delar av världen. Sådana finns t.ex. i Frankrike, Spanien, Italien, Portugal, Grekland, Turkiet, Australien, USA och i ett antal länder i Central- och Sydamerika samt i Sydostasien. En variant av denna typ av finansieringssystem är Stora Bältoförbindelsen samt, Öresundsförbindelsen. För i stort sett samtliga dessa projekt gäller att myndigheterna ger ett bolag/konsortium i uppdrag att för en längre period finansiera, bygga, underhålla och sköta vägen. Som kompensation får man rätten att ta ut avgifter av dem som färdas på vägen. Efter koncessionstiden överförs vägen normalt till det allmänna utan extra ersättning.

Vidare kan nämnas att i Norge har, vid sidan av anslagssystemet, sedan många decennier väganläggningar finansierats genom s.k. *bomvei-selskap* som helt eller delvis bekostar utbyggnaden mot rätten att, under en period av 15–20 år, ta ut avgift, bompeng, av de fordon som passerar. En svensk variant av bomvei-selskap var det särskilda bolag som bildades för bro över Rödösundet i Jämtland och som numera har utvecklats.

Beträffande mer *direkta finansieringskanaler* mellan vägtrafikanter och väghållare kan nämnas att Nya Zeeland och några länder i Afrika har infört vägfondssystem som till stora delar täcker kostnaderna för väg- och gatu-hållning. Fonderna får intäkter från fordons-, registeravgifter, bränsleavgifter samt i förekommande fall kilometeravgifter för tunga fordon. I vissa fall har dessa system införts efter krav från utländska bistånds- och långgivare i syfte att säkerställa att vägprojekt finansierade delvis med biståndsmedel i framtiden ges ekonomiska resurser så att ett tillfredsställande underhåll kan tryggas.

2.2.2 Aktuellt utredningsarbete i Sverige

Statskontoret har under år 1998, efter samråd med Regeringskansliet, närmare studerat PPP-modellen och presenterat sin bedömning i rapporten Privatfinansiering genom partnerskap (98:12). Enligt Statskontoret kan finansiering genom partnerskap skapa en bättre fördelning av kostnader över projektens livslängd samtidigt som offentliga medel frigörs. Jämfört med traditionell finansiering kan varaktiga effektivitetsvinster och bättre styrning och

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

kontroll uppnås. Vidare uppstår indirekta positiva samhällsekonomiska effekter genom minskade investeringskostnader. Kostnaderna för att upphandla PPP-projekt är dock högre än med konventionell upphandling. Statskontorets slutsats är att de positiva effekterna från PPP överväger. Detta förutsätter dock att riksdagen kan behålla kontrollen över statens budgetmedel och att beslut om alternativ finansiering kan inordnas under gällande utgiftstak. Kontoret föreslår sammanfattningsvis att de erfarenheter som vunnits av tidigare projekt skall utgöra utgångspunkten för utveckling av en PPP-modell anpassad för Sverige.

På regeringens uppdrag har vidare Vägverket nyligen utrett möjligheterna till och förutsättningarna för alternativ finansiering av väginvesteringar med direktavskrivning (98-12-15 reviderad 99-01-04). Enligt rapporten kan alternativ finansiering kombinerad med annan riskfördelning och nya incitament innebära förbättrad effektivitet i form av lägre kostnader och förbättrad kvalitet samtidigt som pengar temporärt frigörs för andra ändamål utan att det offentliga inflytandet över vägtjänsten går förlorad. Till de negativa effekterna hör högre upphandlingskostnader än vid traditionell upphandling samt osäkerhet i det längre perspektivet genom att kommande väganslag läses under lång tid. Vägverkets samlade bedömning är att de förutsättningar som gällt för PPP-projekt i andra länder till stor del bör gälla även i Sverige. För att förbereda en satsning på PPP inom vägsektorn i Sverige föreslås att fördjupade kunskaper inhämtas om framtida PPP-upphandlingar och att några större projekt förbereds för PPP-upphandling.

2.2.3 Alternativa finansieringsformer

Enligt 1998 års transportpolitiska beslut gäller att drift, underhåll och investeringar i huvudsak även fortsättningsvis skall finansieras med statliga anslag utifrån en samhällsekonomisk grundsyn. I lagen (1996:1059) om statsbudgeten stadgas också att infrastrukturella investeringar skall finansieras med anslag (22 §). Utskottet vill dock betona att detta inte hindrar att alternativa finansieringsformer prövas. Som framgår av bakgrundsbeskrivningen har alternativ till konventionell anslagsfinansiering nyligen behandlats i olika statliga utredningar. Resultaten visar bl.a. att utan att inkräkta på den författningsevenliga planeringsprocessen finns det möjligheter att alternativa finansieringsformer kan bidra till varaktiga effektivitetsvinster och en förbättrad statlig styrning och kontroll. Samtidigt finns det risk för en försvagning av riksdagens finansmakt och ökade administrativa kostnader. Enligt vad utskottet erfarit pågår mot denna bakgrund ett beredningsarbete inom Regeringskansliet som syftar till att se över alternativa finansieringsformer för trafikens infrastruktur.

Utskottet anser att pågående beredningsarbete bör avvaktas och är därför inte berett att nu förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av motionsyrkandena. Med hänvisning härtill avstyrks motionerna T222 (fp) yrkande 19 och T338 (kd, m, fp).

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

2.2.4 Direktfinansiering av Vägverket med trafikintäkter

I motion T220 av Per-Richard Molén m.fl. (m) föreslås en långtgående finansieringslösning innebärande att Vägverket omvandlas till ett affärsverk och att dess finansiering kopplas till vägtrafiken. Utskottet konstaterar att invändningar mot en sådan lösning kan riktas såväl från transportpolitiska som övergripande statsfinansiella utgångspunkter. Motsvarande motionsyrkanden avstyrktes av utskottet i samband med behandlingen av 1998 års transportpolitiska beslut.

Vad utskottet sade då gäller även nu. Utskottet avstyrker därför motion 1998/99:T220 yrkande 14.

3 Miljöstyrande trafikavgifter

3.1 Motionsförslag

Johnny Gylling m.fl. (kd) framhåller i motion T223 att kraftfulla satsningar på kollektivtrafik tillsammans med ekonomiska styrmedel är nödvändiga i våra största städer. Köer är ett nederlag både för miljön och för marknadsökonomi och orsakar stora kostnader. Kostnadseffektiva satsningar på kollektivtrafik, främjande av cykeltrafiken, ekonomiska styrmedel och introduktion av transporttelematik bör vara medel för att minska bilköer i storstäderna. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med förslag på miljöstyrande vägavgifter i hårt trafikerade stadskärnor.

Enligt motion T230 av Sven Bergström m.fl. (c) är den nuvarande lagstiftningen det viktigaste hindret mot att införa miljöstyrande vägavgifter. Kommunerna tillåts nämligen inte utnyttja detta ekonomiska styrmedel för att organisera sitt trafiksystem, vilket innebär att miljöarbetet försenas. Miljöstyrande vägavgifter är inte bara ett intresse för de berörda storstäderna utan en angelägen reform för hela samhället. Motionärerna utgår från att regeringen har ambitionen att vidga möjligheterna för kommunerna att lösa sina trafikproblem på ett effektivt sätt. Regeringen bör därför senast under våren 1999 återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning som gör det möjligt för kommunerna att införa miljöstyrande vägavgifter. I motionen betonas att det bör ankomma på berörda kommuner och regioner att ta slutlig ställning till om och hur avgiftssystemen skall införas.

Även enligt Karin Svensson Smith m.fl. (v), motion T210, är miljöstyrande vägavgifter i större tätorter en angelägen åtgärd. Om vägtrafiken reduceras med styrande vägavgifter, särskilt i rusningstid, ökar framkomligheten och en väl fungerande trafik kan uppstå utan ytterligare vägutbyggnader. Lokala och globala miljöstörningar minskar och en säkrare trafik uppstår samtidigt som intrångsproblem undviks. Dessutom kan mycket pengar sparas och samhällsekonomin stärkas. Med minskade trängselproblem förbättras framkomligheten för nyttotrafiken, vilket leder till sänkta transportkostnader och ökad effektivitet. Miljöstyrande vägavgifter uppmuntrar vidare lokalisering av bostäder, arbetsplatser och affärer till goda kollektivtrafiklägen och motverkar därmed bl.a. en utlokalisering av städernas butiker till stora, externa köpcentrum. Miljöstyrande vägavgifter ger också möjlighet att debitera

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

storstadstrafiken dess samhällsekonomiska kostnader, i form av miljöförstoring, hälsoproblem, trängsel, trafikolyckor, bullerskador m.m., i enlighet med 1998 års transportpolitiska beslut. Åtgärden är också i linje med PPP-principen, dvs. att "förorenaren betalar", som Sverige ställt sig bakom i samband med Riokonferensen. Med hänvisning till det anförda begärs att regeringen senast under vårriksdagen 1999 presenterar förslag till lagstiftning som gör det möjligt att på berörda kommuners initiativ införa miljöstyrande vägavgifter (yrkande 1).

Motionärerna påtalar vidare att kommunerna i dag inte har rätt att ta ut bilavgifter. Med tanke på de akuta och växande trafikproblemen i storstäderna bör riksdagen inte avvakta förändringar av grundlagen innan man ger de kommuner som önskar möjlighet att, med riksdagsbeslut som stöd, införa avgifter. Regeringen bör därför så snart som möjligt sedan vägavgiftsutredningen redovisat sitt arbete lämna förslag till riksdagen som dels ger möjlighet att, förutsatt att berörda kommuner så önskar, via riksdagsbeslut införa miljöstyrande vägavgifter, dels öppnar för den mer smidiga lösning som ovan skisserats (yrkande 2).

Förslag efterlyses vidare om ekonomiskt stöd till de kommuner som väljer att utnyttja möjligheten att införa miljöstyrande vägavgifter (yrkande 3). Slutligen framhålls att det i förslaget till lagstiftning om vägavgifter bör skrivas in att ett villkor för att få införa vägavgifter i kommunerna skall vara att intäkterna inte används till vägfinansiering (yrkande 4).

Marianne Samuelsson m.fl. (mp) betonar i motion T217 att för att klara de särskilda problem som finns i framför allt de större tätorterna krävs lokalt anpassade lösningar. Motionärerna ser därför positivt på det arbete som regeringen initierat och framhåller att regeringen snarast bör återkomma med lagförslag och förslag om hur den tekniska utvecklingen av avgiftssystem kan stödjas. Vidare framhålls att berörda kommuner och regioner bör ta slutlig ställning till om och hur avgiftssystemen skall införas. Regelverket bör vara så öppet som möjligt så att olika tekniska lösningar möjliggörs och så att avgifterna kan användas även för satsningar på kollektivtrafik.

Enligt motion T228 av Ewa Larsson (mp) är minskad efterfrågan på utrymme för bilar ett mer miljö- och hälsovänligt sätt att skapa balans i transportsystemet än bilköer. Det kan ske dels genom att införa avgifter för bilar, dvs. göra det dyrare att använda utrymmet, dels genom att göra det attraktivare att resa kollektivt. För att bilavgifter skall ha avsedd effekt på bilavvändningen måste de sannolikt sättas så högt att de bilavgiftsmedel som betalas in räcker till både kollektivtrafikinvesteringar och till vissa angelägna sociala satsningar. En del av avgiftspengarna skulle också kunna föras tillbaka till dem som bor i regionen. Motionären föreslår mot denna bakgrund att Stockholms stad ges en särskild dispens för att kunna pröva miljöstyrande bilavgifter under åtminstone några år. Därmed kan värdefulla erfarenheter vinnas för framtiden när alla kommuner kan ges möjlighet att införa miljörelaterade vägavgifter.

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

3.2 Utskottets ställningstagande

Utskottet bedömde i samband med 1998 års transportpolitiska beslut att särskilda tätortavgifter kan utgöra ett effektivt sätt att styra trafiken. Utskottet framhöll att det bör ankomma på berörda kommuner och regioner att ta slutlig ställning till om och hur avgiftssystem skall införas för tätortstrafik. Utskottet vidhåller sin uppfattning.

Utskottet vill vidare hänvisa till att det i många länder finns en växande uppfattning att ett väl fungerande och miljömässigt hållbart trafiksystem i större stadsområden förutsätter någon form av avgiftssystem. I EG-kommissionens vitbok "Rättvisa trafikavgifter: En modell för ett stegvist införande av gemensamma avgiftsprinciper för transportinfrastruktur i EU" presenteras ett handlingsprogram för hur man skall åstadkomma att de kostnader som transportererna för med sig för miljön och andra externa faktorer täcks av den enskilde. Som ett led i detta handlingsprogram framhålls utvecklandet av metoder för differentierade vägavgifter i städerna.

På regeringens uppdrag har ett förslag om miljöstyrande vägavgifter nyligen lämnats genom utredningen Miljöstyrande vägavgifter i tätort, ett förslag till lagstiftning (SOU 1998:169). Utredningen föreslår att lagstiftningen skall bestå dels av en lag som innehåller generella bestämmelser om miljöstyrande vägavgifter, dels av lagar som innehåller lokala bestämmelser för respektive kommun. En utgångspunkt för den föreslagna lagstiftningen är att ett införande av ett avgiftssystem skall ske genom respektive kommuns beslut och att det också är kommunernas ansvar att utforma och förändra avgiftssystemet inom de ramar som lagen ställer upp. Beträffande syftet med vägavgifter anges i utredningen att en förändring bör ske från ett tidigare synsätt att främst se vägavgifter som en finansieringskälla till att se vägavgifter som en miljöstyrande faktor för att påverka trafiken. Som krav på ett system för miljöstyrande vägavgifter anges att systemet bl.a. skall vara lätt för trafikanterna att förstå och använda och att det skall innebära rimliga kostnader. Det skall dessutom uppfylla erforderliga krav på trafiksäkerhet, rättvisa och personlig integritet m.m. Utredningens slutsatser är att ett system med miljöstyrande vägavgifter kan förväntas medföra en påtagligt positiv effekt på trängseln och därmed även på luftföroreningarna i tätorterna. Utredningens förslag remissbehandlas för närvarande.

Utskottet konstaterar att de frågeställningar om miljöstyrande vägavgifter som motionärerna fört fram behandlas i utredningsbetänkandet. Flera av motionsyrkandena överensstämmer med den särskilde utredarens förslag. Med hänvisning till pågående remissbehandling av utredningen är utskottet inte nu berett att ta något initiativ med anledning av de aktuella motionsförslagen. Resultatet av pågående beredningsarbete bör avvaktas. Utskottet avstyrker därför motionerna T210 (v), T217 (mp) yrkande 4, T223 (kd) yrkande 19, T228 (mp) och T230 (c) yrkande 13.

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

4 Järnvägsfrågor

4.1 Motionsförslag

I motion T220 av Per-Richard Molén m.fl. (m) framhålls att konkurrens bör råda mellan olika järnvägsföretag och spåren tillhandahållas på ett objektiva och konkurrensneutralt sätt. Samtidigt bör höga krav ställas på tågfaretagens säkerhet och tillförlitlighet. Den avreglering som skett av godstrafiken har hittills givit positiva resultat. För att öka järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft bör därför en total avreglering genomföras så att även persontrafiken konkurrensutsätts. Järnvägstrafiken kan då utvecklas på marknadsmässiga villkor och bli en mer attraktiv och effektiv trafikform. Motionärerna betonar vidare att utvecklingen av järnvägstrafiken som ett konkurrenskraftigt transportmedel bör ske utifrån ett europeiskt perspektiv. Sverige bör därför inom EU driva frågorna om en ökad integrering av järnvägstrafiken inom gemenskapen och därvid särskilt framhålla vikten av att ett gemensamt regelverk utarbetas (yrkande 26).

Motionärerna framhåller även att SJ:s företrädesrätt att upprätthålla trafik på redan trafiksatta bandelar bör avskaffas om nya trafikutövare skall kunna konkurrera på likvärdiga villkor. Fördelningen av trafikeringsrätter bör i stället ske utifrån ett anbudssystem (yrkande 28).

När det gäller organisationsfrågor framhålls att konkurrenssituationen på järnvägsområdet bör utvecklas genom att SJ bolagiseras och dess verksamheten renodlas till att omfatta kärnverksamheten person- och godstrafik på järnväg. SJ:s tillgångar i form av bangårdar, yttre bannät, fastigheter och terminaler bör samtidigt överföras till Banverket. Staten bör därefter ställa samma krav på SJ som på ett börsnoterat bolag när det gäller avkastning, redovisning, rapportering m.m. Därmed kan SJ förberedas på en framtida internationalisering av verksamheten och på att möta ett ökat konkurrenstryck (yrkande 27).

Beträffande järnvägens infrastruktur betonas att staten som ägare bör uppträda som en kompetent beställare. Alla anläggnings- och underhållsarbeten bör därför upphandlas i konkurrens mellan marknadens aktörer. För att tydliggöra Banverkets olika roller förordas att Banverkets konkurrensutsatta verksamheter bolagiseras (yrkande 29).

Johnny Gylling m.fl. (kd) noterar i motion T223 att SJ har ekonomiska problem vilket bedöms som bekymmersamt, inte minst mot bakgrund av att SJ har monopol på att driva persontrafik på stambanorna. Det är därför nödvändigt att det förändringsarbete som inletts för att rationalisera SJ får full genomslagskraft. För att SJ skall kunna utvecklas positivt är det dock två förutsättningar som måste gälla. För det första måste staten som ägare upprätthålla omvandlingstrycket på SJ bl.a. genom långtgående avkastningskrav. För det andra måste konkurrensstrycket inom sektorn upprätthållas. Erfarenheterna visar att ledningen behöver konkurrensen från andra aktörer för att genomföra nödvändiga åtgärder i syfte att förbättra produktiviteten. Därför anser Kristdemokraterna att regeringen bör genomföra en total avreglering av järnvägssektorn enligt den modell som fyrpartiregeringen 1991–1994 introducerade. Omvandlingstrycket minskar annars och järnvägen förlorar i kon-

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

kurrenskraft samtidigt som konkurrensen i andra sektorer driver fram lägre priser och bättre utbud av tjänster.

I motion T222 instämmer Kenth Skårvik och Elver Jonsson (fp) i uppfattningen att en fortsatt avreglering av järnvägstrafiken medför stora fördelar. Konkurrens gynnar kunder och på sikt sektorns modernisering och attraktionskraft. Erfarenheterna hittills av konkurrensen vid länstrafikhuvudmännens upphandling är att trafikkostnaderna kunnat sänkas avsevärt till nytta för såväl skattebetalarna som resenärerna. Nya operatörer har också kunnat etablera sig och ett stelt monopolsystem har kunnat ersättas med flexibilitet och modernare företagsformer. Denna utveckling bör i högre grad tillämpas även på järnvägssektorn. Folkpartiet liberalerna kräver därför att regeringen följer upp tidigare riksdagsbeslut genom en fullständig avreglering av gods- trafikerna på järnväg (yrkande 9) och den interregionala persontrafiken på järnväg (yrkande 10).

Agne Hansson (c) framhåller i motion T214 att i syfte att påskynda utvecklingen på godstrafikområdet bör frågan om bildande av ett eller flera regionala järnvägsbaserade godstrafikbolag aktualiseras i samverkan mellan centrala och regionala myndigheter och berörda kommuner.

Gudrun Schyman m.fl. (v) konstaterar i motion T229 att SJ anses vara ett av världens effektivaste järnvägsföretag, samtidigt som Sverige har Europas högsta biljettpriser. Vidare erinras om att riksdagen med avsikt att miljöanpassa transportsystemet har anvisat betydande investeringsmedel för att bygga ut järnvägens infrastruktur. Resultatet har dock inte blivit det avsedda. SJ:s krav på företagsekonomisk vinst leder till satsningar på snabbtåg med få stopp för att tillfredsställa affärsresande mellan de största städerna. Vänsterpartiet motsätter sig en utveckling som leder till att tåg blir ett överklassnöje medan vanligt folk åker långfärdsbuss eller tränger ihop sig i en bil. Vänsterpartiet vill därför utreda konsekvenserna av att åter låta SJ och Banverket vara en sammanhållen organisation med samhällsekonomisk effektivitet som mål.

4.2 Utskottets ställningstagande

4.2.1 Järnvägstrafikens reglering

Utskottet anser att det är väsentligt att järnvägen ges förutsättningar att spela en central roll som ett effektivt, miljövänligt och energisnålt transportmedel. Järnvägstransportsystemet kan karakteriseras som ett storskaligt, kapacitetsstarkt och tekniskt komplicerat system som används för olika slags transporter. Förutsättningarna att i Sverige bedriva lönsam interregional persontrafik på järnväg är starkt begränsade, främst med anledning av den låga befolkningstätheten och de relativt långa avstånden mellan tätorterna. Det finns vidare en risk för att en järnvägsmarknad med alltför många operatörer kan försämra järnvägstrafikens ekonomi och därmed dess konkurrenskraft gentemot övriga transportslag. Utskottet anser därför att SJ bör få behålla sin särställning när det gäller trafikeringsrätten för interregional persontrafik.

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

Utskottet konstaterar att det i princip redan råder en helt fri konkurrenssituation på godstrafikområdet. För att bibehålla järnvägens konkurrenskraft och stordriftsfördelar bör dock som hittills, på ett avgränsat bannät, den etablerade godstrafiken få företräde vid banfördelningen.

Vad gäller motionsförslaget om att införa ett auktionssystem för att fördela bankapacitet mellan olika tågföretag konstaterar utskottet att i forskarkretsar har under senare tid visst intresse riktats mot att fördela begränsad trafikkapacitet med någon form av prismekanism. Intresset har i första hand riktats mot flyget och s.k. slottider för att fördela begränsad start- och landningstid men även mot järnvägsområdet. Nackdelar som i detta sammanhang förts fram mot ekonomiska fördelningssystem är bl.a. omfattande administrativa kostnader och risk för försämrad marknadssituation genom att större trafikföretag kan antas få en dominerande ställning. Utskottet vill vidare tillägga att problemet med det svenska järnvägssystemet inte främst handlar om att bannätet är överutnyttjat. Tvärtom ingår i den nya transportpolitiken kraftigt sänkta banavgifter för att främja ökad järnvägstrafik och skapa mer likvärdiga konkurrensvillkor. Det betyder att införandet av en prismekanism vid banfördelning skulle kunna försämra järnvägens konkurrenskraft och därmed äventyra den transportpolitiskt önskvärda utvecklingen. Utskottet är mot denna bakgrund inte nu berett att förorda en övergång till ett anbudssystem vid banfördelning.

Utskottet avstyrker därmed samtliga motionsförslag som begär en fullständig avreglering av järnvägstrafiken och införande av ett anbudsförfarande vid banfördelning. Det gäller motionerna T220 (m) yrkandena 26 och 28, T222 (fp) yrkandena 9 och 10 samt T223 (kd) yrkande 28.

4.2.2 Bolagisering av SJ

Utskottet vill, med anledning av motionsförslaget om en ombildning av affärsverket SJ till ett bolag, erinra om att SJ har fått en rad unika beslutsbefogenheter. Inom ramen för affärsverksformen har SJ fått ett klart ekonomiskt ansvar och en betydande grad av handlingsfrihet beträffande såväl ekonomiska som organisatoriska frågor. Utan hinder av den gällande organisationsformen har betydande strukturförändringar genomförts inom SJ i syfte att effektivisera och kundanpassa trafikutbudet.

Utskottet vill vidare erinra om att en förutsättning för att statlig verksamhet skall kunna drivas i aktiebolagsform är en långsiktig hållbar ekonomi. Den nuvarande ekonomiska situationen för SJ är som redovisats i budgetpropositionen för år 1999 inte tillfredsställande. SJ:s kärnrörelse har under lång tid bedrivits med negativt ekonomiskt resultat. Soliditeten har fortlöpande försämrats och ligger för närvarande på 10 %, vilket kan jämföras med det mål på 30 % som statsmakterna lagt fast för SJ.

Med hänvisning till det anförda är utskottet inte berett att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget. Utskottet avstyrker motion T220 (m) yrkande 27.

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

4.2.3 Regionala godstrafikbolag

Utskottet anser att regionala godstrafikbolag kan vara en intressant organisationsform för att utveckla järnvägens godstrafik. Riksdagens beslut år 1995 om trafikeringsrättens utformning har givit ökade möjligheter för nya operatörer att bedriva matartrafik (prop. 1995/96:92, bet. 1995/96:TU12, rskr. 1995/96:108). Vidare kan erinras om Godstransportdelegationens uppgift att bl.a. underlätta en ökad samverkan inom transportområdet och främja samverkan mellan stat och näringsliv. Enligt sina direktiv skall delegationen bl.a. undersöka de möjligheter som staten har att agera som en katalysator för en önskvärd utveckling och ge förslag till lämpliga institutionella förutsättningar (dir. 1998:51). Utskottet vill vidare hänvisa till att logistik och samverkande transportlösningar har pekats ut som ett prioriterat forskningsområde.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet syftet med motion T214 (c) yrkande 6 tillgodosett. Yrkandet kan sålunda lämnas utan åtgärd och avstyrks därför.

4.2.4 Banverkets produktionsverksamhet

Beträffande Banverkets produktionsverksamhet vill utskottet erinra om att riksdagen tidigare har framhållit att de delar av Banverkets verksamhet som omfattar produktionsansvar skall konkurrensutsättas och organiseras på ett sätt som garanterar konkurrensneutralitet. För att kunna möta nya krav och förutsättningar har Banverket mot denna bakgrund från år 1998 fått en ny organisation där verkets olika roller separerats. Banverkets industridivision är därmed redan en separat ekonomisk enhet med eget bokslut och bedriver sin verksamhet i bolagsliknande former. Av 1998 års transportpolitiska beslut framgår vidare att Banverkets olika roller inom järnvägssektorn bör renodlas ytterligare för att säkerställa en oberoende myndighetsutövning gentemot olika banhållare och operatörer samt en effektiv förvaltning och produktion.

Utskottet anser att gällande riktlinjer för Banverkets olika roller tillsammans med den omorganisation som nyligen skett är väl ägnade att främja en effektiv och ändamålsenlig utveckling inom järnvägsområdet. Med hänvisning till det anförda finner utskottet syftet med motion T220 (m) yrkande 29 tillgodosett. Yrkandet kan sålunda lämnas utan åtgärd från riksdagens sida och avstyrks därför.

4.2.5 Återförening mellan SJ och Banverket

I samband med 1988 års trafikpolitiska beslut gjordes betydelsefulla förändringar på järnvägsområdet. Ansvar för infrastrukturen fördes över till det nybildade Banverket. SJ skulle utvecklas till ett modernt och kundorienterat företag, bl.a. genom effektiviseringar, kraftfulla investeringar, en mer aktiv marknadsföring, bättre ekonomisk styrning och ökad transportkvalitet.

Utskottet bedömer att erfarenheterna av 1988 års riksdagsbeslut att avskilja järnvägens infrastruktur i huvudsak är goda. Samma bedömning gjorde också

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

den parlamentariska kommunikationskommittén i sitt slutbetänkande där man angav att nuvarande modell med uppdelning mellan banhållning och trafik fungerat relativt väl och bör behållas (SOU 1997:35). Utskottet vill vidare hänvisa till att genom 1998 års transportpolitiska beslut har gränsdragningen mellan Banverket och SJ setts över. Översynen har resulterat i att Banverket bl.a. har övertagit ansvaret för delar av det bannät i form av anslutande spår som SJ tidigare förvalt. I sammanhanget kan även nämnas den utveckling som pågår i stora delar av Europa där många länder valt att avskilja järnvägens infrastruktur organisatoriskt eller ekonomiskt från järnvägs-trafiken.

Utskottet är därför inte berett att förorda att en utredning tillsätts för att klarlägga konsekvenserna av att SJ och Banverket åter skulle bli en organisation. Härav följer att motion T229 (v) avstyrks i nu behandlad del.

5 Vägverksfrågor

5.1 Motionsförslag

I motion T305 av Elizabeth Nyström och Lars Björkman (m) framhålls att Vägverkets sätt att tolka sitt helhetsansvar för vägtransportsystemet och verkets försök att medverka till en ändrad bilförsäljning i riktning mot säkrare och miljövänligare bilar har skapat problem. För det *första* skapar det ett regelverk som är unikt för svensk marknad och utgör därmed ett handelshinder som försämrar den inre marknadens funktionssätt. För det *andra* skapas nationella särlösningar som blir verkningslösa ur miljö- och trafiksäkerhets-synpunkt eftersom den svenska marknaden är för liten för att påverka den internationella bilindustrins utvecklingsarbete. För det *tredje* skapar Vägverkets initiativ förvirring bland konsumenter och tillverkare eftersom de inte är anpassade till den svenska miljö- och trafikpolitiken i övrigt. Motionärerna förordar mot denna bakgrund att regeringen tydliggör att det är på EU-arenan som Vägverket skall driva på utvecklingen mot säkrare och miljövänligare fordon.

Enligt motion T229 av Gudrun Schyman m.fl. (v) är det en minst sagt märklig rättsordning att Vägverket självt prövar tillåtligheten för sina vägprojekt. Miljöprövningen borde i stället ligga hos en oberoende part. Delar av det myndighetsansvar som i dag åvilar Vägverket borde därmed rätteligen ligga på länsstyrelserna. Motionärerna begär mot denna bakgrund att regeringen återkommer med ett förslag till lagändring som överför Vägverkets juridiska kontroll av vägarna till länsstyrelserna (yrkande 5).

Vänsterpartiet föreslår vidare att frågan om Vägverkets framtid utreds. Eftersom landet i stort sett är färdigbyggt i väghänseende behövs förmodligen inte ett nationellt vägverk. Andra instanser, främst på regional nivå, kan i stället överta ansvaret för vägunderhåll, samordning av kollektivtrafik, trafiksäkerhet m.fl. uppgifter. Samhällsplanering på statlig, regional och lokal nivå behöver få tydliga incitament och resurser för att kunna bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle och de transporter som ryms däri. En sådan förändring ökar möjligheterna till lokalt och regionalt inflytande över väg-

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

frågorna. Transportpolitiken får på så sätt en bättre demokratisk förankring. Vänsterpartiet förordar därför att regeringen tillsätter en utredning med uppdrag att utreda frågan om konsekvenserna av att överföra Vägverkets uppgifter till regionala organ (yrkande 6).

Torgny Danielsson (s) konstaterar i motion T337 att Vägverket har fått en rad nya och omfattande ansvarsområden samtidigt som omvärlden förändrats genom bl.a. integreringen av kommunikationspolitiken med näringspolitiken. Mot denna bakgrund begärs en översyn av Vägverkets inriktning, struktur och verksamhetsfält.

Per-Richard Molén m.fl. (m) föreslår i motion T220 att Vägverkets produktionsenhet ombildas till ett av staten helägt aktiebolag så att det får samma förutsättningar som sina konkurrenter. Därefter bör bolaget privatiseras så snart det är möjligt. Därmed kan Vägverket fortsättningsvis konkurrensupphandla investeringar och underhåll på den privata marknaden.

Johnny Gylling m.fl. (kd) bedömer i motion T223 att byggandet samt drift och underhåll av det svenska vägnätet kan göras mer kostnadseffektivt genom avreglering och ett ökat konkurrenstryck. En viktig åtgärd är därför att bolagisera Vägverkets produktionsdivision. Genom att Vägverkets roll därmed kan renodlas som ansvarig väghållare och myndighet samtidigt som dess beställarkompetens kan förbättras, främjas en trafikpolitiskt angelägen utveckling.

5.2 Utskottets ställningstagande

5.2.1 Vägverkets miljö- och trafiksäkerhetsarbete

Som liten nation med begränsad inhemsk marknad har Sverige svårt att gå en egen väg i många viktiga frågor inom transportpolitiken. Våra allmänna transportpolitiska prioriteringar avseende miljö och säkerhet kräver en betydande internationell samverkan och då inte minst på europeisk nivå. Det är därför viktigt, som framhålls i motion T305 (m), med ett aktivt engagemang på EU-arenan.

Genom 1998 års transportpolitiska beslut har mot denna bakgrund en långsiktig strategi lagts fast för EU-arbetet inom transportområdet. Som ett av fyra prioriterade områden ingår åtgärder för att öka säkerheten och minska miljöpåverkan. Det innebär bl.a. att Sverige aktivt skall verka för att EG-kommissionen utvecklar ett samlat program för åtgärder inom transport- och miljöområdena för att åstadkomma ett långsiktigt hållbart transportsystem i Europa. Enligt vad utskottet inhämtat arbetar Vägverket aktivt, helt i enlighet med motionärernas önskemål, för att i olika sammanhang på gemensamhetsnivå driva på utvecklingen mot ett säkrare och miljövänligare transportsystem.

Enligt utskottets mening förutsätter dock ett framgångsrikt internationellt engagemang att Sverige bedriver ett aktivt arbete även på nationell nivå för att skapa ett hållbart transportsystem. Genom att inta en tätposition i omställningsarbetet och vara en förebild i utvecklingen mot ett långsiktigt hållbart transportsystem ges ökade förutsättningar att få genomslag för svensk trans-

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

portpolitik i det internationella arbetet. Det är därför angeläget att Vägverket också är aktivt på den nationella arenan.

Utskottet ser därför positivt på att Vägverket har fått i uppdrag att vara den pådrivande och samlade kraften i Sverige vad gäller säkerhet och miljö i vägtransportsystemet. Uppdragen, som formulerats bl.a. i riksdagsbeslut (prop. 1995/96:131, bet. 1995/96:TU18, rskr. 1995/96:131 och prop. 1996/97:137, bet. 1996/97:TU18, rskr. 1996/97:231), omfattar inte bara Vägverkets traditionella roll som ansvarig för infrastrukturen utan också arbete med utveckling av fordonens miljö- och säkerhetsegenskaper.

Utskottet vill vidare klargöra att den resepolicy som motionärerna ifrågasätter vilar på tre grunder, nämligen ekonomi, ekologi och trafiksäkerhet. Det innebär att Vägverket i egenskap av ett verk som skall hushålla med allmänna medel, driva på och stödja en utveckling för att nå miljö- och trafiksäkerhetsmålen och ansvara för den egna personalens säkerhet har tagit fram riktlinjer för hur man som kund bör agera på marknaden. Enligt vad utskottet inhämtat har resepolycyn medverkat såväl till ekonomiska besparingar som till ett mer miljömässigt och trafiksäkert resmönster.

Utskottet ser för sin del ingen anledning att ifrågasätta Vägverkets bedömning. Härav följer att motion T305 (m) avstyrks.

5.2.2 Vägverkets organisation m.m.

Beträffande motionerna T229 (v) yrkande 6 och T337 (s) som tar upp Vägverkets inriktning, struktur och verksamhet vill utskottet klargöra att Vägverket har tilldelats ett sektorsansvar för vägtransportsystemet. Det betyder att verket som statens företrädare på central nivå har ett samlat ansvar för vägtransportsystemets effektivitet, tillgänglighet, framkomlighet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan samt för frågor som rör väginformatik, fordon, kollektivtrafik, handikappanpassning, yrkestrafik och tillämpad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet inom vägtransportsystemet. Vägverket har mot denna bakgrund organiserats i ett huvudkontor, sju regioner och fem resultatenheter. Huvudkontoret har bl.a. till uppgift att samordna och säkerställa ett resultatorienterat arbete inom sektorn, ansvara för utvecklingen inom verkets kompetensområden samt ge expertstöd, externt och internt. Vidare kan nämnas att regionerna har till uppgift att ta sin del av sektorsansvaret för vägtransportsystemet inom sitt geografiska område. Utskottet anser att det i första hand bör ankomma på Vägverket självt att utforma sin interna organisation.

Utskottet vill vidare vad gäller de yrkanden som väckts om en avveckling av Vägverket och en regionalisering av verkets uppgifter klargöra att Vägverket fyller en viktig uppgift i transportpolitiken. Utskottet vill också hänvisa till att under de senaste åren har riksdagen behandlat flera förslag i syfte att skapa ett mer decentraliserat beslutsfattande och ett ökat demokratiskt inflytande över planeringsprocessen. Som exempel kan nämnas dels det ansvar som tilldelats länen för att utarbeta länsplaner för regional infrastruktur, dels den försöksverksamhet som pågår med regionala självstyrelseorgan. Utskottet har mot denna bakgrund i samband med behandlingen av 1999 års budgetproposition förutsatt att regeringen för riksdagen redovisar hittillsva-

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

rande erfarenheter och bedömningar av det demokratiska inflytandet i planeringsprocessen för investeringar i trafikens infrastruktur (prop. 1998/99:1 utg.omr. 22, bet. 1998/99:TU1, rskr. 1998/99:79).

Med hänvisning till det anförda är utskottet inte berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av motionsyrkandena. Utskottet avstyrker därför motionerna T229 (v) yrkande 6 och T337 (s).

5.2.3 Vägverkets produktionsenhet

Utskottet instämmer i den grundsyn som kommer till uttryck i motionerna T220 (m) och T223 (kd) om betydelsen av att vägsystemet sköts på ett effektivt sätt. Det är därför viktigt att ta vara på de effektivitetsvinster som kan uppnås på en väl fungerande marknad. Beträffande Vägverket Produktion vill utskottet klargöra att denna resultatenhet är en av många aktörer och att den verkar på marknaden på konkurrensneutrala villkor. Det innebär att verksamheten bedrivs på strikt företagsekonomisk grund och utan subventioner från Vägverket i övrigt. Risktagandet för staten skall vidare minimeras.

Enligt vad utskottet erfarit utgjorde under år 1998 ca 99 % av orderin-gången för Vägverkets produktionsenhet av uppdrag som erhållits i konkur-rens med andra entreprenörer. För år 1999 förutses att all produktion kom-mer att konkurrensutsättas. Utskottet vill vidare framhålla att Vägverket Produktion fyller en viktig uppgift genom att bidra till att skapa en bredare konkurrens på anläggningsmarknaden.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker motionerna T220 (m) och T223 (kd) i nu behandlade delar.

5.2.4 Miljöprövning

Beträffande motion T229 (v) om miljöprövning vill utskottet först nämna att krav på miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) successivt har kommit att omfatta privata och offentliga exploateringsprojekt och planer inom de flesta samhällssektorer. I Sverige liksom i andra länder är det exploatören som ansvarar för att MKB görs och som också bekostar arbetet. I samband med planering och projektering har Vägverket alltsedan 1987 gjort miljökonse-kvensbeskrivningar.

I miljöbalken (6 kap. 3§) anges att syftet med miljökonsekvensbeskriv-ningar är att ”identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som en planerad verksamhet eller åtgärd kan medföra dels på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljöer, dels på hus-hållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt, dels på annan hushållning med material, råvaror och energi. Vidare är syftet att möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljö.”

Utskottet vill vidare klargöra att miljökonsekvensbeskrivningar skall god-kännas av berörd länsstyrelse. Länsstyrelsens beslut innebär en kvalitets-granskning av planen. Vidare kan erinras om att fr.o.m. i år, när miljöbalken trädde i kraft, har kraven på miljökonsekvensbeskrivningar utökats, skärpts och anpassats ytterligare till EG-regler och andra internationella regler.

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

Efter denna redovisning av gällande förhållanden kring miljökonsekvensbeskrivningar vill utskottet nämna att frågor om miljöhänsyn vid trafikinvesteringar har aktualiserats genom två utredningar.

Riksdagens revisorer har sålunda nyligen granskat Vägverkets och Banverkets hantering av miljöfrågor (Vägverket, Banverket och miljön, Förstudie 1998/99:1). I förstudien bedöms att med de nya regler som trätt i kraft för MKB kommer förutsättningarna för att miljöfrågor skall komma in tidigare i processen att förbättras. Av granskningen framgår dock att reglerna omfattar bara processen fram till den tidpunkt då Vägverket upprättat en arbetsplan. Vad som händer efter det att planen har upprättats regleras inte. Vidare anges i förstudien att Vägverket inte regelmässigt upprättar kontrollprogram som garanterar att miljöfrågor följs upp i planerings- och byggprocessen. Bristen på miljösäkring medför risk enligt studien dels för att de underlag som tagits fram inte används på bästa sätt, dels för att nödvändiga åtgärder inte vidtas. Vägverket gör heller inte några systematiska uppföljningar av projekt efter det att en väg tagits i bruk. Utan erfarenhetsåterföring blir enligt granskningen kunskapen om investeringsobjektens miljöpåverkan och åtgärdernas effektivitet begränsad. Om Vägverket inte har tillräcklig kunskap om hur miljöaspekter följs upp och beaktas i planerings- och byggprocessen samt om objektets miljöpåverkan och åtgärdernas effektivitet betyder det att verket inte vet om man använder sina resurser på det sätt som ger störst samhällsekonomisk nytta. Revisorerna har mot denna bakgrund inlett en fortsatt granskning av bl.a. Vägverkets hantering av miljöaspekter vid investeringar. I granskningen, som avses bli klar sommaren 1999, planerar man att bl.a. belysa länsstyrelsernas roll i planeringsprocessen samt miljökonsekvensbeskrivningarnas roll vid infrastrukturinvesteringar.

Utskottet vill vidare hänvisa till att den s.k. tunnelkommissionen (M 1997:04), som tillkallats med anledning av det som inträffat vid tunnelbygget genom Hallandsåsen, i sin slutrapport har fört fram olika förslag för att förbättra planeringssystemet för större byggprojekt (SOU 1998:137). Bland annat föreslår kommissionen att

- det bästa möjliga alternativet ur miljösynpunkt alltid skall ingå i en miljökonsekvensbeskrivning,
- alla stora infrastrukturprojekt skall miljöprövas av miljödomstol,
- Naturvårdsverkets roll som central tillsynsmyndighet bör utredas beträffande möjligheten att följa upp andra sektorsmyndigheters och större koncerners miljöarbete,
- trafikverken bör få i uppdrag att sätta i gång, leda och finansiera utvecklingsprogram för att höja miljökompetensen inom anläggningssektorn, även på entreprenörsidan.

Med hänvisning till pågående gransknings- och beredningsarbete om miljöhänsyn vid investeringar i vägar och järnvägar är utskottet inte nu berett att vidta någon åtgärd med anledning av motion T229 (v) yrkande 5. Härav följer att motionsyrkandet avstyrks.

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

6 Kollektivtrafikfrågor

6.1 Motionsförslag

Per Westerberg och Göran Hägglund (m, kd) framhåller i motion N326 yrkande 25 att regleringen av den långväga busstrafiken bygger på det felaktiga antagandet att en ökad busstrafik kan komma att ta kunder från tågtrafiken. Motionärerna förordar därför att skadlighetsprövningen av den långväga busstrafiken avskaffas helt under förutsättning att samtliga transportslags kostnader jämsställs.

Per-Richard Molén m.fl. (m) understryker i motion T220 (m) yrkande 25 att onödiga regleringar och begränsningar minskar resenärernas valfrihet samtidigt som de motverkar en sund prisutveckling. De regleringar som i dag förhindrar konkurrens inom kollektivtrafiken och mellan trafikslagen bör därför avskaffas. Det gäller trafikhuvudmännens länsvisa monopolrättigheter och de regler som förhindrar nyetablering av regelbunden långväga busstrafik. I motionen framhålls vidare att en grundregel för kollektivtrafiken bör vara att trafiken bär sina egna kostnader. Genom att upphandla all trafik i konkurrens kan behovet av underskottstäckning minska. Bättre planering och ökat samutnyttjande av samhällets hela resebehov, skolskjutsar, sjukresor och färdtjänst höjer produktiviteten samtidigt som samhällskostnaderna minskar.

Sture Arnesson m.fl. (v) efterlyser i motion T547 en ny kurs i trafikpolitiken som innebär att en större del av resandet sker med kollektiva färdmedel. Turutbudet, tillförlitligheten, servicenivån, trivseln och inte minst priset är faktorer som är helt avgörande när den enskilde väljer om han eller hon skall åka kollektivt eller ta bilen. På alla dessa områden finns tyvärr fortfarande mycket att önska. Framför allt torde priset ha en avgörande inverkan på den enskildes val av transportmedel. Vänsterpartiet vill därför se en trafik- och miljöpolitisk satsning där samhället finansierar kollektivtrafiken fullt ut och att nolltaxa införs. Det kan eventuellt krävas en mindre skatthöjning för att finansiera nolltaxan i ett övergångsskede. Sådana nolltaxeprojekt bör få stöd genom statliga medel, eventuellt också EU-medel, vilket skulle leda till att skatthöjningar blev överflödiga. Dessutom kan sådana projekt lämpligen genomföras i nära samarbete med andra intressenter som i dag har stora kostnader avseende trafikskador.

Enligt motionärerna kan följande fördelar vinnas med nolltaxa:

- Kollektivresandet ökar kraftigt
- Fler fordon och fler förare behövs i kollektivtrafiken
- Tätare turer behövs
- Trafikolyckorna minskar
- Vägslitaget minskar
- Miljöutsläppen minskar
- Biljetthantering (försäljning och redovisning) upphör
- Mindre personal behövs till administration och biljettvisering
- Det blir kortare åktider när biljetthanteringen upphör
- Stor fördel för pendling till arbete och utbildning

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

- Mindre risk för fortsatt utflyttning från mindre orter
- Stor fördel för länens turism

Mot denna bakgrund begärs en utredning i syfte att undersöka möjligheterna att i projektform pröva nolltaxa i kollektivtrafiken i ett eller flera län, förslagsvis Örebro län och Värmlands län.

Göran Magnusson m.fl. (s) framhåller i motion T537 att under 1990-talet har staten investerat cirka 6 miljarder kronor i Mälar- och Svealandsbanorna. Omfattande investeringar har också genomförts i kringliggande järnvägssystem. Järnvägssystemet i Storstockholm, Uppsala, Sörmland, Örebro och Västmanlands län trafikeras förutom av SJ och MÅLAB av trafikhuvudmännen i de berörda länen. Alla har varierande taxestystem. Skillnaderna i avgifter är mycket stor och varierar från 400 kr per månad till 1 400 kr per månad. Avgiftssystemets utformning liksom trafikuppläggets utformning, tågens tidtabellshållning samt restider i förhållande till de bedömningar av restider som gjordes i samband med investeringsbesluten bör studeras av en särskild utredningsman. Utredaren bör också föreslå åtgärder så att samhällsnyttan av gjorda investeringar snabbt kan höjas ytterligare.

Torgny Danielsson (s) understryker i motion T541 att möjligheterna att uppnå såväl det övergripande transportpolitiska målet som de transportpolitiska delmålen avgörs i stor utsträckning av hur väl kollektivtrafiken kan utvecklas. Med hänsyn till att utvecklingen är på väg att stagnera måste nya vägar utformas för att utveckla kollektivtrafiken i storstadsområdena. De flesta bussarna i storstadsområdena kör i dag på samma vägar och gator som privatbilisterna. De sitter i samma köer och det tar ofta lika lång tid eller t.o.m. kanske längre tid med bussen till och från jobbet än med bilen. Skall vi få fler människor att resa kollektivt så måste det resandet få andra fördelar än bara det låga priset. Först då kan kollektivtrafiken bli ett klart alternativ till privatbilsresandet. Motionären förordar därför att statsbidragssystemet till kommunerna, i synnerhet inom storstadsområden, förändras på så sätt att man uppmuntrar till att bygga särskilda bussfiler och därmed kraftfullt kan förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Samma motionär framhåller i motion T543 att det vore önskvärt om staten, genom villkor i statsbidrag, kunde påverka länstrafikbolagen så att upphandling av trafik inte bara handlar om lägsta pris, utan också om ökad passagerartillströmning. Genom att sluta s.k. nettoavtal med branschens trafikföretag kan länstrafiken garanteras anbud som är bra i ett samhällsekonomiskt perspektiv. Dessutom får trafikföretaget med sådana avtal ansvaret att öka passagerartillströmningen. Om trafikföretagen får möjlighet att tillgodogöra sig en marginalintäkt av tillkommande passagerare, så kommer företagen att anstränga sig mer.

Torgny Danielsson och Ann-Kristine Johansson (s) påpekar i motion T546 att Banverket har gjort stora investeringar i Värmlandsbanan som en del i den viktiga tvärförbindelsen Oslo–Stockholm. Banan har i dag mycket god kvalitet genom Värmland och planering för nödvändig förbättring på norsk sida pågår. För närvarande trafikeras dock banan endast av några enstaka fjärrtåg och av länstrafikens föråldrade motorvagnar. För att kunna utnyttja

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

de miljardresurser som ligger bundna i den nyinvesterade Värmlandsbanan föreslås att särskilda resurser avsätts för att i ett pilotprojekt utveckla en modern regional tågtrafik i Värmland. För detta krävs ett särskilt investeringsstöd till Värmlandstrafik AB som ägs av kommunerna och landstinget.

6.2 Utskottets ställningstagande

6.2.1 Kollektivtrafikens reglering

Beträffande motionerna T220 (m) och N326 (m, kd) som efterlyser en avreglering av den *långväga busstrafiken* vill utskottet erinra om att i enlighet med 1998 års transportpolitiska beslut är den aktuella trafiken redan i det närmaste helt avreglerad. Det skydd som SJ:s långväga persontågstrafik tidigare åtnjutit gentemot långväga busstrafik med den s.k. skadlighetsprövningen har sålunda slopats. Under det senaste året har också ett flertal nya busslinjer etablerats i landet, vilket kraftigt ökat bussresandet och skapat utrymme för ökad konkurrens och för en sammantaget bättre trafikförsörjning.

Det enda kvarstående inslaget av reglering inskränker sig till en prövning av om den långväga busstrafiken kan leda till problem för trafikhuvudmännens lokala och regionala buss- och tågtrafik. Motivet för denna reglering är enligt 1998 års transportpolitiska beslut att det finns en uppenbar risk för att konkurrens på de lönsamma sträckorna och tiderna skulle öka trafikhuvudmännens underskott och därmed behovet av insatser från kommuner och landsting.

Utskottet anser det angeläget att avregleringen av den långväga busstrafiken följs upp. Utskottet ser därför positivt på att regeringen har gett SIKA i uppdrag att utvärdera avregleringen av den långväga busstrafiken. SIKA skall sålunda redovisa utvecklingen fr.o.m. år 1998 av den länsgränsöverskridande linjetrafiken med buss och analysera vilka effekter den har fått på resandet med andra färdmedel. SIKA skall även redovisa busstrafikens effekter på den länsgränsöverskridande järnvägstrafiken. En delredovisning skall lämnas till regeringen senast den 1 september 1999.

När det gäller motionärernas synpunkt att en avreglering av den långväga busstrafiken förutsätter att samtliga transportslags kostnader jämföras vill utskottet hänvisa till pågående utredningsarbete inom Trafikbeskattningsutredningen (Fi 1996:11). Enligt vad utskottet erfarit förväntas utredningen presentera sitt slutbetänkande senare i vår.

Med hänvisning till det anförda finner inte utskottet skäl till att nu ompröva den långväga busstrafikens reglering.

Utskottet övergår därefter till den fråga som tas upp i motion T220 (m) om att slopa *trafikhuvudmännens trafikeringsrätt*. Enligt utskottets mening har organisationen med trafikhuvudmän, som innebär att ett samordnat politiskt och ekonomiskt ansvar skapats för den lokala och regionala kollektivtrafiken, varit lyckosam och främjat utvecklingen av kollektivtrafiken i landet. Under 1990-talet har också väsentliga kostnadsbesparingar kunnat göras genom bl.a. effektiviseringar i samband med att den lokala och regionala kollektivtrafiken har konkurrensutsatts. Regleringen gör det sålunda möjligt

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.: Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.: Fel! Okänt namn på dokumentegenskap. ap.

att förena ett ekonomiskt och politiskt samhällsansvar för trafikens standard och taxor med en marknadsmässig konkurrens i upphandling av olika trafikföretag. Den svenska modellen att förena ett samhälleligt ansvar för kollektivtrafikens utformning med en marknadsmässig konkurrenssituation har också rönt stort internationellt intresse. Utskottet vill vidare framhålla att modellen möjliggör att, med olika former av incitamentsavtal och ersättningsmodeller mellan kommuner och landsting, främja effektivitet och kundanpassning. Som ett exempel härpå kan nämnas den avtalskonstruktion som införts i Gävleborgs län.

Utskottet vill vidare klargöra att till skillnad från den långväga busstrafiken finansieras den lokala och regionala kollektivtrafiken i länen till betydande delar med offentliga bidrag. Självfinansieringsgraden i den lokala och regionala kollektivtrafiken låg exempelvis år 1997 på i genomsnitt 55 %. Det innebär att motionärernas önskemål om en övergång till en marknadsstyrd kollektivtrafik skulle kunna riskera att allvarligt försämra kollektivtrafiken och därmed strida mot gällande transportpolitiska mål. Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att förorda att lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik upphävs.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionerna T220 (m) och N326 (m, kd) i nu behandlad del.

6.2.2 Övriga kollektivtrafikfrågor

För att skapa en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik är, som framhålls i motion T547 (v), biljettpriset av väsentlig betydelse. Som påvisats nyligen i ett försök i Ockelbo kommun med utvecklad kollektivtrafik i glesbygden, Kuxaprojektet, kan i vissa fall *nolltaxa* stimulera till ett ökat kollektivt resande utan att kostnaderna ökar. För att få fler resenärer att välja att färdas kollektivt är dock även en rad andra faktorer av betydelse som t.ex. restid, tillgänglighet, regularitet, bekvämlighet, tillförlitlighet och trygghet. Särskilt när det gäller konkurrensen gentemot bilismen i storstadsområden har det visat sig att dessa kvalitetsfrågor är av stor betydelse. Det innebär att en isolerad kollektivtrafikreform med införande av nolltaxa kan riskera att leda till en överströmning av resenärer till kollektivtrafiken som tidigare gått eller cyklat och därmed medföra ökade kommunala kostnader.

Utskottet anser för sin del att det är viktigt att vinna ökade erfarenheter av biljettprisets betydelse för resvalet i syfte att främja ett ökat kollektivt resande i samhället. Enligt vad utskottet erfarit stöder Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) projekt som behandlar taxefrågor inom kollektivtrafikområdet. Det bör dock i första hand ankomma på KFB och berörda kollektivtrafikföretag att ta ställning till förslag om att pröva geografiskt utvidgade försök med nolltaxa. Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att vidta någon åtgärd med anledning av motionsyrkandet.

Utskottet går därmed över till motion T543 (s) och förslaget om en ökad användning av s.k. *nettoavtal* vid upphandling av kollektivtrafik. Denna avtalsform innebär att trafikföretagets ersättning, till skillnad från s.k. bruttoavtal, endast delvis kommer från trafikhuvudmannen och att trafikföretaget i

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

stället ges rätt att behålla biljettintäkter för den aktuella trafiken. Enligt utskottets mening kan valet av avtalsform ha stor betydelse för möjligheten att öka kollektivtrafikens effektivitet och attraktivitet samt för möjligheten att föra trafikbesluten närmare resenärerna. Utskottet anser dock att det bör vara trafikhuvudmännen själva som har att ta ställning till vilken avtalsform som är den mest lämpliga. Enligt vad utskottet erfarit bedriver läns- och lokaltrafikens branschorganisation Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) utbildningsverksamhet bland sina medlemmar i olika avtals- och upphandlingsfrågor. I detta sammanhang kommer särskilt frågan om nettoavtal vid upphandling av kollektivtrafik att behandlas. Med hänvisning till det anförda bör yrkandet inte föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

Utskottet delar den uppfattning som kommer till uttryck i motionerna T537 (s) och T546 (s) om vikten av att samhällsnyttan av de omfattande investeringar som skett i *järnvägssystemet* såväl i Mälardalen som på Värmlandsbanan kan tas till vara. Utskottet konstaterar att ett problem med att utveckla en attraktiv regionalstågtrafik sammanhänger med bristen på lämplig fordonsmateriel. Flera trafikhuvudmän har i dag ett akut behov av nyinvesteringar i järnvägsfordon för persontransporter. Investeringarna är omfattande och långsiktiga samtidigt som flertalet trafikhuvudmän har begränsade administrativa och ekonomiska resurser.

Det är därför med tillfredsställelse som utskottet ser på att regeringen tidigare i år tillkallat en särskild utredare för att se över fordonsförsörjningen för regional tågtrafik (N 1999:02). Utredaren skall redovisa sitt uppdrag senast den 1 juli 1999 (dir. 1999:3). Utskottet vill vidare hänvisa till den roll som den nya myndigheten Rikstrafiken tilldelats när det gäller att verka för en ökad samordning av landets kollektivtrafik. Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av motionerna.

Beträffande motion T541 (s) om en förändring av statsbidragssystemet för att främja utbyggnad av *bussfiler* vill utskottet klargöra att den regionala investeringsplaneringen tillförsäkrar länen ett betydande inflytande över besluts- och planeringsprocessen. Utskottet anser att detta är riktigt.

I sammanhanget kan nämnas att SIKA på regeringens uppdrag nyligen har utvärderat den regionala infrastrukturplaneringen för perioden 1998–2007 (SIKA rapport 1999:1). Den sammanfattande bedömningen är enligt rapporten att de studerade länsstyrelserna har arbetat aktivt och med stort engagemang. Plandokumenterna bedöms också som ambitiösa och innehåller breda beskrivningar av innehåll och konsekvenser. Brister finns dock vad gäller bl.a. redovisning av lönsamhet för kollektivtrafikprojekt. Länsstyrelserna efterlyser också tidigare och tydligare underlag från bl.a. länstrafikbolagen. SIKA har mot denna bakgrund i sin rapport bl.a. rekommenderat regeringen att ställa tydligare krav på länsstyrelserna vid beställningen av underlag från trafikhuvudmännen vad gäller t.ex. samhällsekonomisk lönsamhet av olika trafikåtgärder.

Enligt utskottets mening är det angeläget att planeringen av den regionala infrastrukturen vidareutvecklas. Lokala och regionala frågor som avvägning mellan olika trafikinvesteringar, inklusive frågor om anläggning av bussfiler,

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

bör dock alltjämt ske på länsnivå. Därför bör riksdagen enligt utskottets mening inte vidta någon åtgärd.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionerna T537 (s), T541 (s), T543 (s), T546 (s) och T547 (v).

7 Stockholmsregionens trafiklösningar

7.1 Inledning

Dennisöverenskommelsen, dvs. den överenskommelse som slöts år 1992 om trafik och miljö avseende utbyggnad och finansiering av trafiksystemet i Stockholmsområdet, gäller inte längre. Efter en överenskommelse mellan företrädare för Kommunikationsdepartementet, Stockholms stad, Nacka kommun och Stockholms läns landsting har riksdagen våren 1998 godkänt bl.a. en ny finansieringslösning för att genomföra vägprojektet Södra länken mellan Värmdöleden och Essingeleden samt en utbyggnad av järnvägen mellan Årstabergsvägen–Stockholm Södra inklusive en ny dubbelspårig järnvägsbro över Årstaviken (prop. 1997/98:123, prop. 1997/98:1 utg. omr. 22 delvis, prop. 1996/97:160 delvis, bet. 1997/98:TU5, rskr. 1997/98:213).

Kostnaden för utbyggnaden av Södra länken har i 1997 års priser beräknats till 6 652 miljoner kronor (inklusive marklösen). Den överenskomna finansieringen innebär att staten står för en investering på 5 680 miljoner kronor och Stockholms stad för 827 miljoner kronor. Av statens andel bekostar Vägverket 827 miljoner kronor. Statens resterande del finansieras med lån under byggnadstiden vilka därefter skall återbetalas med medel från utgiftsområde 22 Kommunikationer, under ca 25 år. Den lånefinansierade delen av projektet beräknas omfatta ca 5 000 miljoner kronor. Den årliga kostnaden, dvs. ränta och amortering för den lånefinansierade delen av projektet, beräknas uppgå till ca 365 miljoner kronor per år, dvs. ca 1 miljon kronor per dag i 25 år.

Järnvägsutbyggnaden har kostnadsberäknats till ca 900 miljoner kronor och samfinansieras mellan staten och Stockholms läns landsting. Den överenskomna finansieringen innebär att landstinget bidrar med 800 miljoner kronor som bekostas delvis med statsbidrag. Resterande medel om ca 100 miljoner kronor står staten genom Banverket för.

För en närmare beskrivning av bakgrund och gällande förutsättningar för utbyggnaden av Stockholmsregionens trafiklösningar hänvisas till trafikutskottets betänkande våren 1998, Finansiering av vissa trafikaneläggningar i Stockholms län m.m. (bet. 1997/98:TU5).

7.2 Motionsförslag

Lennart Daléus m.fl. (c) betonar i motion T532 att det är oerhört viktigt att statens engagemang i Stockholmsregionens trafikinvesteringar kanaliseras dit de gör största möjliga nytta. En sådan åtgärd är att förlägga Centralbrons biltrafik i tunnel. Ett stort sår i en av Sveriges kulturhistoriskt mest intressanta miljöer kan därmed läkas. Motionärerna framhåller vidare att en ut-

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

byggnad av ett tredje järnvägsspår ökar kapaciteten för såväl godstrafiken som SJ:s passagerartrafik. Ett nytt spår möjliggör också ökad turtäthet för pendeltågstrafiken samtidigt som Mälardalen och Svealandsbanans förutsättningar att binda samman orterna i Mälardalen kan förbättras. Även den kommande tågtrafiken till Arlanda flygplats kan för vissa turer bli genomgående ända ned till Södertälje (yrkande 1).

För att genomföra detta projekt bör förutom statliga anslag någon form av regional finansiering tillkomma. Det kan exempelvis ske i form av ett investeringsbidrag från Stockholms stad och Stockholms läns landsting. Då det föreligger ett betydande riksintresse är det dock naturligt att staten svarar för huvuddelen av de erforderliga investeringsmedlen. Dessa investeringar bör gå före statens eventuella framtida medverkan i utbyggnaden av Norra länken och andra regionala trafikleder i Stockholmsregionen (yrkande 2).

För att hitta en framkomlig väg för att nå en överenskommelse mellan berörda parter föreslås att en förhandlingsman utses. Förhandlingsmannen bör få i uppdrag att tillsammans med berörda parter finna en lösning på hur man gemensamt skall få fram beslut och finansiering av tredje spåret genom Stockholm och förläggning av Centralbron i tunnel (yrkande 3).

Motionärerna anser att den del av statliga lånegarantier som ställts ut för utbyggnaden av Södra länken och som inte är utnyttjad bör återkallas (yrkande 4). Centerpartiet förordar vidare att den statliga anslagsfinansieringen till Södra länken om 827 miljoner kronor utgår och att medlen i stället fonderas för att senare användas till att finansiera en ny trafiklösning med ett tredje spår (yrkandena 5 och 6).

Miljöpartiet de gröna kräver i motion T217 av Marianne Samuelsson m.fl. att riksdagen tar sitt ansvar och griper in i utbyggnaden av Stockholmsregionens trafiklösningar. Den nuvarande miljardrullningen på otidsenliga vägbyggen måste upphöra. I stället bör de resterande Dennisprojekten stoppas och regeringen utreda hur den havererade överenskommelsen skall kunna avvecklas. Därefter bör representanter för regeringen och Stockholms stad och län på nytt mötas för att diskutera möjliga trafikförbättringar för regionen.

Reynoldh Furustrand m.fl. (s) påpekar i motion T538 att Mälardalen är Sveriges största och mest expansiva region där intressanta trafiksatsningar sker för att skapa en robust och ekologiskt uthållig region. Landsting och kommuner genomför exempelvis tillsammans med SJ och Banverket stora investeringar i nya spår och stationer runt Mälaren. Det är oerhört viktigt att dessa framsynta investeringar i moderna trafiksystem inte äventyras genom de trafikmässiga flaskhalsar som finns i Stockholm. Enligt motionärerna har statsmakterna därför ett särskilt ansvar att öka spårkapaciteten i Stockholm. Det handlar främst om en utbyggnad med fyra spår fram till Södra station och en ny Årstabro samt ett tredje spår förbi Riddarholmen.

7.3 Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att den överenskommelse som slöts år 1992 om trafik och miljö i Stockholmsområdet, den s.k. Dennisöverenskommelsen, inte har

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

visat sig vara hållbar. Det gäller bl.a. finansieringen med vägtullar utanför Ringleden. En rad invändningar har också under åren riktats mot utformningen och dimensioneringen av olika trafikprojekt. Förslag har samtidigt väckts om att genomföra såväl alternativa som kompletterande projekt i regionen. Sammantaget har dessa frågor lett till att tidigare grundläggande villkor för utbyggnaden och finansieringen av Stockholmsregionens trafiksystem inte längre gäller.

Utskottet anser att utvecklingen av ett hållbart transportsystem kräver en rad åtgärder för att förbättra miljön, öka tillgängligheten och skapa bättre förutsättningar för tillväxt. Detta gäller inte minst i Stockholmsområdet med den trafikutveckling och de miljöproblem som där finns. Det är också ett riksintresse att lösa Stockholmsregionens trafikproblem med tanke på trafiksystemens nationella betydelse. För att uppnå en framtidsanpassad och hållbar trafiklösning krävs enligt utskottets mening långsiktiga beslut som förutsätter att berörda parter agerar gemensamt. Ett framtida transportsystem för Stockholmsregionen måste också vara ekonomiskt, socialt, kulturellt och ekologiskt hållbart.

När det gäller de motionsyrkanden som väckts om järnvägssystemet vill utskottet framhålla att det är angeläget att de omfattande investeringar som genomförts och som pågår i landets spårssystem till fullo kan utnyttjas. Utskottet ser mot denna bakgrund positivt på den överenskommelse som träffats om en samfinansierad lösning för att bygga ut järnvägens kapacitet söder om Stockholm mellan Stockholm Södra och Årstaberget. Det innebär att kapaciteten snabbt kan öka i järnvägssystemet samtidigt som handlingsfrihet ges när det gäller att hitta en lämplig lösning för att på sikt ytterligare öka kapaciteten för järnvägstrafiken genom centrala Stockholm.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att en fortsatt utbyggnad av den begränsade spårkapaciteten i Stockholm är nödvändig på sikt om den lokala, regionala och nationella tågtrafiken skall kunna utvecklas. Såväl ett tredje järnvägsspår i ytläge vid Riddarholmen som en pendeltågstunnel Odenplan–City–Slussen/Stockholm Södra är möjliga att kombinera med den planerade utbyggnaden av ytterligare järnvägsspår till Stockholm Södra. Utskottet anser att en utbyggnad av ett tredje spår i ytläge vid Riddarholmen, i kombination med en vägtunnel som ersätter Centralbron, kan väsentligt förbättra miljön i centrala Stockholm och göra de kulturhistoriska värdena i området mer tillgängliga samtidigt som trafikkapaciteten över Mälaren utökas. Starka stadsmiljöskäl talar nämligen för att den önskvärda utbyggnaden av spårkapaciteten sker utan ytterligare ingrepp i den känsliga och historiskt värdefulla miljön på Riddarholmen.

Det är därför med tillfredsställelse som utskottet konstaterar att enligt den överenskommelse som träffats bl.a. om finansieringen av en dubbelspårig Årstabro och Södra länken har staten och Stockholms stad gemensamt uttalat att man är överens om att ett tredje spår förutsätter en helhetslösning innebärande att Centralbron ersätts med en biltunnel. Vidare kan nämnas att Banverket mot denna bakgrund tillsammans med Vägverket och med medverkan från Stockholms kommun för närvarande utreder de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för alternativa åtgärder i centrala Stockholm för att erhålla en ökad kapacitet för järnvägstrafiken och förbättrade förutsättningar

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

för kollektivtrafiken. En utgångspunkt för spårutbyggnaden genom centrala Stockholm är därvid alternativet med ett tredje spår i ytläge förbi Riddarholmen kombinerat med en vägtunnel som ersätter Centralbron.

Beträffande det motionsförslag som väckts om en statlig förhandlingsman och en ny överenskommelse mellan staten, Stockholmsregionen och Stockholms stad vill utskottet framhålla att det är angeläget att ett nära samarbete utvecklas mellan olika statliga, regionala och lokala aktörer för att öka samordningen vid planeringen av bebyggelse, infrastruktur och trafik. Därmed tydliggörs bl.a. vilka åtgärder som är mest lämpliga och kostnadseffektiva. Enligt utskottets mening bör behovet av samordning normalt sett lösas inom ramen för det ordinarie planeringssystemet. Med den utveckling som skett av planeringssystemet för trafikens infrastruktur med bl.a. ett vidgat samhällsekonomiskt synsätt och en effektivare sektorssamordning på regional nivå har bättre förutsättningar skapats för hållbara trafiklösningar.

Frågan om rollfördelning och samverkan mellan aktörer på nationell, regional och kommunal nivå för ny infrastruktur i storstäder är dock komplicerad, vilket ställer särskilda krav på ordinarie system för investeringsplaneringen. Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) kommer mot denna bakgrund att enligt sin första rapport om inriktningen av planeringen för transportinfrastrukturen för perioden 2002–2011, fördjupa analysarbetet kring planeringsmetoder för storstadsprojekt och institutionella former för hantering av dessa (SIKA rapport 1998:8). Enligt vad utskottet erfarit innebär också storstadsregionernas speciella förutsättningar och deras betydelse för hela landet att Näringsdepartementet kommer att engagera sig i dessa regioners transportsystem. Särskild vikt kommer därmed att läggas på att långsiktigt lösa de finansiella förutsättningarna för att genomföra storstadsprojekt.

Utskottet är därmed inte berett att nu tillstyrka att en statlig förhandlingsman tillsätts för frågan om tredje spåret och för en omläggning av vägtrafiken på Centralbron till tunnel.

Slutligen med anledning av de motionsyrkanden som väckts om att stoppa utbyggnaden av Södra länken vill utskottet klargöra att syftet med detta projekt är att skapa en väl fungerande trafiklösning, begränsa dagens besvärande miljöproblem och skapa utrymme för fortsatt samhällsbyggande. Projektet inleddes under år 1997 och länkens huvudtunnlar beräknas bli öppnade för trafik i slutet av år 2003. Utskottet vill vidare tillägga att av projektkostnaden beräknas den helt övervägande delen vara upphandlad under våren 1999 samt att projektet har en sysselsättningseffekt om 3 500 manår direkt och 8 500 manår indirekt om även sysselsättningen hos olika underleverantörer räknas in. Motionärernas förslag att avbryta projektet skulle därmed stoppa en angelägen trafikinvestering och förorsaka en betydande kapitalförlust samtidigt som besvärande sysselsättningseffekter skulle uppstå. Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att ompröva utbyggnaden av Södra länken.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet samtliga nu behandlade motionsyrkanden. Det gäller motionerna T217 (mp) yrkandena 2 och 3, T532 (c) och T538 (s).

Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.:Fel! Okänt namn på dokumentegensk ap.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *transportpolitiska riktlinjer*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T7, 1998/99:T217 yrkandena 1, 11 och 12, 1998/99:T220 yrkandena 1–3, 16 och 30, 1998/99:T222 yrkandena 1, 4, 7 och 8, 1998/99:T223 yrkandena 1, 2, 11, 18, 25, 46 och 47, 1998/99:T226, 1998/99:T229 yrkande 1 i denna del och yrkande 4, 1998/99:T230 yrkande 12, 1998/99:T231 yrkandena 1, 2, 6 och 8, 1998/99:T312 yrkande 3, 1998/99:T615 yrkande 8, 1998/99:N274 yrkande 27, 1998/99:N335 yrkande 5, 1998/99:N337 yrkande 5, 1998/99:MJ605 yrkande 8, 1998/99:MJ778 yrkande 9 och 1998/99:Sk621 yrkande 4,

res. 1 (m, kd, fp)

res. 2 (v)

res. 3 (c)

res. 4 (mp)

2. beträffande *fossila bränslen*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T214 yrkande 7, 1998/99:T223 yrkande 15 och 1998/99:T229 yrkande 1 i denna del,

res. 5 (v, kd, c, fp)

3. beträffande *internationella förbindelser m.m.*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T223 yrkandena 10 och 30,

res. 6 (kd)

4. beträffande *alternativa finansieringsformer*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T222 yrkande 19 och 1998/99:T338,

res. 7 (m, kd, fp)

5. beträffande *direktfinansiering av Vägverket med trafikintäkter*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T220 yrkande 14,

res. 8 (m)

6. beträffande *miljöstyrande trafikavgifter*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T210, 1998/99:T217 yrkande 4, 1998/99:T223 yrkande 19, 1998/99:T228 och 1998/99:T230 yrkande 13,

res. 9 (v, c)

7. beträffande *järnvägstrafikens reglering*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T220 yrkandena 26 och 28, 1998/99:T222 yrkandena 9 och 10 samt 1998/99:T223 yrkande 28,

res. 10 (m, kd, fp)

8. beträffande *bolagisering av SJ*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T220 yrkande 27,

res. 11 (m, fp)

9. beträffande *regionala godstrafikbolag*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T214 yrkande 6,

10. beträffande *Banverkets produktionsenhet*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T220 yrkande 29,

res. 12 (m, kd, fp)

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel!
Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel!
Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel!
Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel!
Hemställan

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.

11. beträffande *återförening mellan SJ och Banverket*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T229 yrkande 7,
res. 13 (v)
12. beträffande *Vägverkets miljö- och trafiksäkerhetsarbete*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T305,
res. 14 (m)
13. beträffande *Vägverkets organisation m.m.*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T229 yrkande 6 och
1998/99:T337,
res. 15 (v)
14. beträffande *Vägverkets produktionsenhet*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T220 yrkande 21 och
1998/99:T223 yrkande 26,
res. 16 (m, kd, fp)
15. beträffande *miljöprövning*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T229 yrkande 5,
res. 17 (v, c)
16. beträffande *kollektivtrafikens reglering*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T220 yrkande 25 och
1998/99:N326 yrkande 25,
res. 18 (m, fp)
17. beträffande *övriga kollektivtrafikfrågor*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T537, 1998/99:T541,
1998/99:T543, 1998/99:T546 och 1998/99:T547,
18. beträffande *Stockholmsregionens trafiklösningar*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T217 yrkandena 2 och 3,
1998/99:T532 och 1998/99:T538.
res. 19 (c, mp)

**Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:F
el! Okänt namn på dokumentegenskap.F
el! Okänt namn på dokumentegenskap.
Hemställen**

Stockholm den 13 april 1999

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

I beslutet har deltagit: Monica Öhman (s), Sven Bergström (c), 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), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp) och Claes-Göran Brandin (s).

Reservationer

1. Transportpolitiska riktlinjer (mom. 1)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m) och Kenth Skår-
vik (fp) anför:

Vi anser att transporter och kommunikation är nödvändiga ingredienser i all ekonomisk aktivitet. Den positiva välfärdsutveckling, som vi haft i vårt land under det senaste århundradet är i stor utsträckning direkt förknippad med ökad handel och därmed ökade transporter. För ett litet land som Sverige är möjligheten till fri handel över gränserna av speciell betydelse för den ekonomiska utvecklingen. Även för enskilda människors välfärd är goda kommunikationer betydelsefulla. Möjligheter till rörlighet är en grundförutsättning för ett fungerande vardagsliv och en god livskvalitet. Bra kommunikationer underlättar arbetspendling och ökar möjligheterna att kombinera en god boendemiljö med en bred arbetsmarknad. De funktionshinderade tillgång till transportsystemet är också ett viktigt mål.

Vi anser därför att transportpolitiken bör inriktas på att

- skapa ett kundorienterat, snabbt och effektivt transportsystem som ger en klar konkurrensfördel för svenskt näringsliv och svensk sysselsättning,
- miljöanpassa transportslagen stegvis och målmedvetet i takt med den allt snabbare teknikutvecklingen. Höjda reala skatter på diesel, bensin och el avvisas som medel för bättre miljö. Satellitövervakade bilavgifter i städerna avvisas också,
- lösa människors berättigade efterfrågan på arbets- och rekreationstransporter till rimliga kostnader,
- varje transportslag behandlas likvärdigt i förhållande till sina kostnader och intäkter. Hänsyn måste tas till att varje transportslag skall ha likvärdiga villkor i förhållande till de internationella konkurrenterna på transportområdet.

För att klara de transportpolitiska målen krävs därför fortsatt avreglering och full konkurrensutsättning inom samtliga trafikslag. Därmed tillgodoses kundernas efterfrågan i stället för de centrala planernas. Ökad satsning bör göras på elektroniska trafiksystem för effektivare trafikledning, bättre miljö och säkerhet och ett bättre kapacitetsutnyttjande. En ökad marknadsstyrning via skatter och avgifter som relateras till utnyttjandet av infrastrukturen är angelägen. Avgifter, som tillgodoser högt ställda integritetskrav, kan användas för att finansiera tidigareläggningar av insatser för att avhjälpa trängsel och skapa fungerande trafiksystem.

Statens ansvar bör koncentreras till planering, upphandling, finansiering och myndighetsutövning. All annan verksamhet bör så långt möjligt vara konkurrensutsatt och privatiseras. Konkurrensen måste vårdas, upprätthållas och ökas inom de områden där detta är möjligt. Den trafik som kan motiveras vara helt eller delvis offentligt finansierad skall, när alternativa anbudsgivare finns, alltid upphandlas i konkurrens.

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel!
Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel!
Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel!
Reservationer

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.

När det gäller investeringar i trafikens infrastruktur anser vi det viktigt att uppföljningen av de samhällsekonomiska analyserna och effekterna av de investeringar som utförts förbättras. Tydliga lönsamhetskalkyler bör även utföras för varje tänkt investering. Investeringar och drift och underhåll av infrastrukturen bör styras dit transportarbetet finns eller kan förväntas uppstå.

De åtgärder som vidtas för att minska trafikens miljöproblem måste utformas så att transporternas positiva effekter inte äventyras. Varje trafikgren bör så långt möjligt med hänsyn till internationell konkurrens bära sina egna kostnader, inklusive påverkan på miljön. En harmonisering av trafikbeskattningen bör ske inom EU, framför allt vad avser nyttotrafiken. Det är viktigt att skatter och andra pålagor inte hindrar utvecklingen av alternativa bränslen. Staten måste medverka till att stimulera marknaden på detta område. Vi anser vidare att en bilsocial utredning bör tillsättas för att belysa bl.a. bilens betydelse för ett fungerande samhällsliv.

IT-utvecklingen kommer med all sannolikhet att påtagligt förändra situationen inom hela vägtrafikområdet under de närmaste åren. Mycket tyder nämligen på att de samhällsekonomiska vinsterna är stora vid investeringar i olika typer av transportinformatik. Mot denna bakgrund bör regeringen ta ett samlat grepp när det gäller informationsteknikens användning i det svenska transportsystemet.

För en närmare beskrivning av vår gemensamma transportpolitik hänvisas till våra parti- och kommittémotioner T220 (m), T222 (fp) och T223 (kd).

Vi anser att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *transportpolitiska riktlinjer*

att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:T7, 1998/99:T220 yrkandena 1–3, 16 och 30, 1998/99:T222 yrkandena 1, 4, 7 och 8, 1998/99:T223 yrkandena 1, 2, 11, 18, 25, 46 och 47, 1998/99:MJ605 yrkande 8, 1998/99:Sk621 yrkande 4 och med avslag på motionerna 1998/99:T217 yrkandena 1, 11 och 12, 1998/99:T226, 1998/99:T229 yrkande 1 i denna del och yrkande 4, 1998/99:T230 yrkande 12, 1998/99:T231 yrkandena 1, 2, 6 och 8, 1998/99:T312 yrkande 3, 1998/99:T615 yrkande 8, 1998/99:N274 yrkande 27, 1998/99:N335 yrkande 5, 1998/99:N337 yrkande 5 och 1998/99:MJ778 yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

2. Transportpolitiska riktlinjer (mom. 1)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Vi anser att en framtidsinriktad kommunikationspolitik måste uppfylla flera mål. Den skall

- bidra till skapandet av en långsiktigt hållbar utveckling
- inte i onödan ta mark i anspråk vare sig på landsbygd eller i tätort
- minska antalet dödade och skadade i trafiken
- minska de miljörelaterade sjukdomarna
- underlätta för ett bärkraftigt näringsliv
- motverka regional obalans
- motverka sociala orättvisor

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.
Reservationer

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.

- beakta såväl kvinnors som mäns behov av ett gott kommunikationsutbud
- tillgodose barns behov av fordonsfria rörelseytor
- minska den begränsning för de rörelsehindrade som deras handikapp medför.

Den nationella strategi Vänsterpartiet förordar har en positiv effekt på alla ovannämnda mål. För att strategin skall fungera krävs en nära samordning med våra grannländer och internationella åtgärder. Grunden i vår strategi är både att transportbehovet skall minska och att transporter skall ske med förnyelsebara, långsiktigt hållbara energislag. Det innebär att privatbilismen måste minska och fossila bränslen successivt ersättas med olika former av biobränslen. Det innebär också att det kollektiva resandet måste stå för en större del av persontransporterna och att godstransporter måste ske effektivare.

Vi vill vidare framhålla att män är kraftigt överrepresenterade i de församlingar som har att fatta strategiska beslut inom transportområdet samtidigt som deras resvanor skiljer sig från kvinnors. Mot denna bakgrund bör regeringen återkomma med förslag om hur kvinnors behov av tillgänglighet och transporter i större utsträckning skall kunna göra sig gällande vid planering och genomförande av olika åtgärder inom transportpolitiken.

För en närmare beskrivning av Vänsterpartiets transportpolitik hänvisas till vår motion T229 (v).

Vi anser att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *transportpolitiska riktlinjer*

att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T229 yrkande 1 i denna del och yrkande 4, med anledning av motionerna 1998/99:T226 och 1998/99:N335 yrkande 5 och med avslag på motionerna 1998/99:T7, 1998/99:T217 yrkandena 1, 11 och 12, 1998/99:T220 yrkandena 1–3, 16 och 30, 1998/99:T222 yrkandena 1, 4, 7 och 8, 1998/99:T223 yrkandena 1, 2, 11, 18, 25, 46 och 47, 1998/99:T230 yrkande 12, 1998/99:T231 yrkandena 1, 2, 6 och 8, 1998/99:T312 yrkande 3, 1998/99:T615 yrkande 8, 1998/99:N274 yrkande 27, 1998/99:N337 yrkande 5, 1998/99:MJ605 yrkande 8, 1998/99:MJ778 yrkande 9 och 1998/99:Sk621 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

3. Transportpolitiska riktlinjer (mom. 1)

Sven Bergström (c) anför:

Jag anser att goda kommunikationer är en absolut förutsättning för att hela Sverige skall kunna utvecklas. Näringslivets konkurrenskraft hänger nära samman med frågor om trafikförsörjning, krav på god standard och hög tillförlitlighet vid transporter. Långa avstånd inom landet och till övriga Europa och andra marknader gör att våra avståndsnackdelar måste kompenseras med väl fungerande transporter och en väl utbyggd infrastruktur. För att ett kretsloppsanpassat samhälle skall kunna uppnås krävs dock ett ”grönare” transportsystem. I dag svarar bil- och lastbilstrafiken för större delen

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.Fel! Okänt namn på dokumentegenskap. Reservationer

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.

av de miljöfarliga utsläppen i form av koldioxid, kväveoxider, svaveloxider och kolväten. Användningen av fossila bränslen måste därför minska.

För att investeringar i infrastruktur skall kunna vidmakthållas och utvecklas och bidra till tillväxt och utveckling i hela landet krävs vidare att en helhetssyn anläggs på kommunikationsområdet. Transportpolitiken måste därför syfta till att minska avståndsnackdelar och utöka möjligheterna för ett decentraliserat samhälle. Centerpartiet anser mot denna bakgrund att inriktningen måste vara att skapa en infrastruktur som ger förutsättningar att tillvarata utvecklingsmöjligheterna i hela Sverige. Infrastrukturplaneringen måste därmed syfta till att minska de avståndsnackdelar som de ytvida regionerna har.

Centerpartiet bedömer vidare att kommunikationsforskning är särskilt angelägen i en tid då transporter och kommunikationer förändras hastigt. Centerpartiet stöder därför den satsning som föreslagits på en internationell högskola för transport och kommunikation vid högskolan i Dalarna i samarbete med Uppsala universitet och Kungliga Tekniska högskolan. Satsningen bör finansieras med medel från sektorsforskningen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Som framhålls i motion N337 (c) är det ur miljösynpunkt rimligt att den långväga godstrafiken går på järnväg. Om detta skall möjliggöras krävs att kombitrafiken ges förbättrade konkurrensmöjligheter. Genom de satsningar som nu genomförs, bl.a. för att höja bannätets axeltryck, förbättras järnvägens möjligheter. Det tar dock ett antal år innan dessa investeringar ger resultat. Banverket bör därför tillsammans med SJ och näringen tydligt prioritera lösningar för att underlätta för kombitrafiken.

För en närmare beskrivning av Centerpartiets transportpolitik hänvisas till motion T230 (c) och den transportpolitiska motion som Centerpartiet väckte våren 1998 i samband med 1998 års transportpolitiska beslut (mot. 1997/98:T35).

Jag anser att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *transportpolitiska riktlinjer*

att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:T230 yrkande 12 och 1998/99:N337 yrkande 5 och med avslag på motionerna 1998/99:T7, 1998/99:T217 yrkandena 1, 11 och 12, 1998/99:T220 yrkandena 1–3, 16 och 30, 1998/99:T222 yrkandena 1, 4, 7 och 8, 1998/99:T223 yrkandena 1, 2, 11, 18, 25, 46 och 47, 1998/99:T226, 1998/99:T229 yrkande 1 i denna del och yrkande 4, 1998/99:T231 yrkandena 1, 2, 6 och 8, 1998/99:T312 yrkande 3, 1998/99:T615 yrkande 8, 1998/99:N274 yrkande 27, 1998/99:N335 yrkande 5, 1998/99:MJ605 yrkande 8, 1998/99:MJ778 yrkande 9 och 1998/99:Sk621 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.
Reservationer

4. Transportpolitiska riktlinjer (mom. 1)

Mikael Johansson (mp) anför:

Jag anser att den nya transportpolitiken från år 1998 grundas på miljömål som är helt otillräckliga för att nå målet om ett långsiktigt hållbart samhälle. Styrmedlen för att nå miljömålen är vidare undermåliga. Det finns föresatser om en samhällsekonomiskt grundad prissättning, dvs. ambitioner om att ekonomiska styrmedel skall styra mot de miljömål man satt upp. Men konkreta åtgärder saknas. Miljöpartiets politik innehåller däremot ett väl avvägt styrmedelspaket som leder till en successiv höjning av energi- och miljörelaterade skatter och avgifter det närmaste decenniet inom ramen för en skatteväxling. För att uppnå målen om ett långsiktigt hållbart transportsystem är det nödvändigt att så mycket trafik som möjligt förs över till det transportslag som är minst miljöbelastande, nämligen järnvägen. För detta krävs att järnvägens konkurrenskraft stärks i förhållande till övriga trafikslag. Det kan ske dels genom att järnvägens ekonomiska konkurrenskraft förbättras i förhållande till andra trafikslag, dels genom en snabbare utbyggnad av en konkurrenskraftig infrastruktur för järnvägen.

Jag anser vidare att regeringen bör reglera andra myndigheters skyldighet att vidtala Jämställhetsrådet och precisera hur rådet skall delta i beslutsprocessen. Det finns annars en överhängande risk att rådet blir verkningslöst. Det är också angeläget att ett barnperspektiv tillämpas i fråga om infrastruktursatsningar och telefrågor samt vid arbetet med kollektivtrafik och trafiksäkerhet.

Som framhålls i motion MJ778 (mp) utbetalar EU varje år miljardbelopp i industristöd till flygbolag och bilindustrin. EU har dessutom gravt försvårat en verklig omläggning av infrastrukturen. Regeringen bör därför arbeta för att EU:s infrastruktursatsning stegvis riktas mot trafikslag som kan bidra till att minska växthuseffekterna och för att subventionerna till bil- och flygindustrin skyndsamt avvecklas.

För en närmare beskrivning av Miljöpartiets transportpolitik hänvisas till motion T217 (mp).

Jag anser att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *transportpolitiska riktlinjer*

att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:T217 yrkandena 1, 11 och 12 och 1998/99: MJ778 yrkande 9, med anledning av motion 1998/99:T312 yrkande 3 och med avslag på motionerna 1998/99:T7, 1998/99:T220 yrkandena 1–3, 16 och 30, 1998/99:T222 yrkandena 1, 4, 7 och 8, 1998/99:T223 yrkandena 1, 2, 11, 18, 25, 46 och 47, 1998/99:T226, 1998/99:T229 yrkande 1 i denna del och yrkande 4, 1998/99:T230 yrkande 12, 1998/99:T231 yrkandena 1, 2, 6 och 8, 1998/99:T615 yrkande 8, 1998/99:N274 yrkande 27, 1998/99:N335 yrkande 5, 1998/99:N337 yrkande 5, 1998/99: MJ605 yrkande 8 och 1998/99: Sk621 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel!
Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel!
Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel!
Reservationer

5. Fossila bränslen (mom. 2)

Sven Bergström (c), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd) och Kenth Skårvik (fp) anför:

Vi anser att grunden för en framtidsinriktad kommunikationspolitik måste vara att transporter skall ske med förnybara, långsiktigt hållbara energislag. Tydliga mål och effektiva medel bör tas fram för att utvecklingen skall kunna drivas i rätt riktning och för att ge olika aktörer möjlighet att arbeta med god framförhållning. Regeringen bör därför redovisa för riksdagen en strategi för hur fossila bränslen successivt kan fasas ut och ersättas med förnybara bränslen.

Vi anser att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *fossila bränslen*

att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:T214 yrkande 7, 1998/99:T223 yrkande 15 och 1998/99:T229 yrkande 1 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

6. Internationella förbindelser m.m. (mom. 3)

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

Vi anser att det samarbete som påbörjats under senare år mellan Sverige och övriga Östersjöländer måste förstärkas för att möta näringslivets behov av förbättrade transporter. Transportsituationen i östersjöregionen behöver också förbättras med tanke på att flera av de forna östeuropeiska länderna sökt inträde i EU. Sedan länge pågår planeringen av transeuropeiska motorvägar och järnvägar i våra södra grannländer medan Sverige intagit en mycket passiv hållning i dessa sammanhang. Regeringen bör mot denna bakgrund ge sådana direktiv till trafikverken att en svensk anslutning till transeuropeiska nätverk för motorvägar och järnvägar påskyndas.

Enligt vår bedömning finns det vidare ett växande behov av transportkorridorer genom exempelvis Polen. En satsning på tåg färjetrafik via sydöstra Sverige skulle därför utgöra en länk mellan central- och östeuropeiska transportstråk och Norden samtidigt som detta skulle avlasta de nedtyngda transportlederna i Tyskland. Regeringen bör därför inom ramen för den fortsatta planeringen av trafikens infrastruktur verka för en utveckling av effektiva transportförbindelser från sydöstra Sverige till Central- och Östeuropa.

Vi anser att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *internationella förbindelser m.m.*

att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T223 yrkandena 10 och 30 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.
Reservationer

7. Alternativa finansieringsformer (mom. 4)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m) och Kenth Skårvik (fp) anför:

Vi anser att det allvarligaste problemet med dagens svenska vägpolitik är att samhälls- och företagsekonomiskt lönsamma väginvesteringar inte genomförs därför att de måste finansieras över statsbudgeten. Det är därför angeläget att utveckla alternativa finansieringsformer. En sådan metod kan vara s.k. PPP-projekt, där entreprenörer och finansiärer bjuds in att i samverkan finansiera, bygga och, under den avtalstid som är aktuell, underhålla och i övrigt ansvara för angelägna trafikprojekt. Finansiering kan ske genom att i avtalet mellan staten/Vägverket och investerarna träffas en överenskommelse om den avgift per fordonsenhet som kan anses rimlig för att årligen täcka avskrivnings- och underhållskostnaden. När avtalstiden löpt ut övergår vägen till att vara statens/Vägverkets egendom och ansvar.

Med hänsyn till de positiva erfarenheter som finns från andra länder av PPP-modellen bör regeringen pröva möjligheterna att tillämpa denna finansieringsform i samband med större vägbyggnadsprojekt. Regeringen bör även i större utsträckning än hittills se s.k. BOT-projekt (Building, Operating, Transfer) som alternativ till traditionell infrastrukturfinansiering och aktivt medverka till att genomföra sådana projekt där det är samhällsekonomiskt lönsamt.

Vi anser att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *alternativa finansieringsformer*
att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:T222 yrkande 19 och 1998/99:T338 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

8. Direktfinansiering av Vägverket med trafikintäkter (mom. 5)

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

Vi anser att en ökad marknadsstyrning via skatter och avgifter relaterade till nyttjandet av infrastrukturen gör det möjligt att skapa ett tydligt resultat- och ledningsansvar för Vägverket. Ett tydligt ansvar för Vägverket att utveckla och underhålla vägnätet innebär att investeringar inte blir beroende av subjektiva kriterier vilket lätt blir resultatet av en alltför långtgående politisk inblandning i besluten. I stället bör trafikmängd, framkomlighet och slitage vara vägledande för investeringar och underhåll. Vägverket kan därmed verka under samma förhållanden som Sjöfartsverket och Luftfartsverket.

Vi anser mot denna bakgrund att Vägverket bör ombildas till ett affärsverk med ett tydligt resultatansvar och att finansieringen sker med trafikintäkter från vägtrafiken.

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel!
Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel!
Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel!
Reservationer

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.

Vi anser utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *direktfinansiering av Vägverket med trafikintäkter* att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T220 yrkande 14 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

9. Miljöstyrande trafikavgifter (mom. 6)

Sven Bergström (c), Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Vi anser att det är mycket angeläget att införa miljöstyrande vägavgifter i större tätorter. Sådana vägavgifter ger möjlighet att debitera storstadstrafiken dess samhällsekonomiska kostnader. Åtgärden är också i linje med PPP-modellen, dvs. att ”förorenaren skall betala”, som Sverige ställt sig bakom i samband med Riokonferensen. Regeringsformen bör därför förändras så att kommunerna ges rätt att införa miljöstyrande vägavgifter.

Med tanke på de akuta och växande trafikproblemen i storstäderna bör riksdagen inte avvakta förändringar av grundlagen innan man möjliggör för de kommuner som så önskar att införa avgifter. Regeringen bör därför snarast presentera förslag till lagstiftning som gör det möjligt att på berörda kommuners initiativ införa miljöstyrande vägavgifter.

Vi anser att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *miljöstyrande trafikavgifter* att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T210 yrkandena 1, 2 och 4 samt med anledning av motionerna 1998/99:T210 yrkande 3, 1998/99:T217 yrkande 4, 1998/99:T223 yrkande 19, 1998/99:T228 och 1998/99:T230 yrkande 13 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

10. Järnvägstrafikens reglering (mom. 7)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m) och Kenth Skårvik (fp) anför:

Vi konstaterar att den avreglering som hittills skett av godstrafiken har givit positiva resultat. Erfarenheterna av konkurrensen vid länstrafikhuvudmännens upphandling är också att trafik kostnaderna har kunnat sänkas avsevärt till nytta för såväl skattebetalarna som resenärerna. Nya operatörer har etablerat sig och ett stelt monopolsystem har ersatts med flexibilitet och modernare företagsformer.

För att öka järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft bör mot denna bakgrund en total avreglering genomföras enligt den modell som fyrpartiregeringen introducerade 1991–1994 så att även persontrafiken konkurrensutsetts. Järnvägstrafiken kan då utvecklas på marknadsmässiga villkor och bli en mer attraktiv och effektiv trafikform.

Vi anser vidare att SJ:s företrädesrätt när det gäller godstrafik på redan trafiksatta bandelar bör avskaffas. Därmed kan nya trafikutövare konkurrera på

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel!
Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel!
Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel!
Reservationer

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.

likvärdiga villkor. Fördelningen av trafikeringsrätter bör i stället ske med utgångspunkt från ett anbudssystem.

Vi anser att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *järnvägstrafikens reglering*
att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:T220 yrkandena 26 och 28, 1998/99:T222 yrkandena 9 och 10 samt 1998/99:T223 yrkande 28 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

11. Bolagisering av SJ (mom. 8)

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

Vi anser att konkurrenssituationen på järnvägsområdet bör utvecklas genom att SJ bolagiseras och dess verksamhet renodlas till att omfatta kärnverksamheten person- och godstrafik på järnväg. SJ:s tillgångar i form av bangårdar, yttre bannät, fastigheter och terminaler bör samtidigt överföras till Banverket. Staten bör därefter ställa samma krav på SJ som på ett börsnoterat bolag när det gäller avkastning, redovisning, rapportering m.m. Därmed kan SJ förberedas på en framtida internationalisering av verksamheten och att möta ett ökat konkurrenstryck.

Vi anser att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *bolagisering av SJ*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T220 yrkande 27 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

12. Banverkets produktionsenhet (mom. 10)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m) och Kenth Skårvik (fp) anför:

Vi anser att Banverkets olika roller bör förtydligas genom att verkets konkurrensutsatta verksamheter bolagiseras. Alla anläggnings- och underhållsarbeten kan därefter upphandlas i konkurrens mellan marknadens aktörer. Därmed kan staten som ägare uppträda som en kompetent beställare och på ett bättre sätt främja en ökad effektivitet och fortsatt utveckling inom järnvägsområdet.

Vi anser att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *Banverkets produktionsenhet*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T220 yrkande 29 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.
Reservationer

13. Återförening mellan SJ och Banverket (mom. 11)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Vi anser att statsmakternas krav på företagsekonomisk vinst för SJ leder till satsning på snabbtåg med få stopp för att tillfredsställa affärsresande mellan de största städerna. Vänsterpartiet motsätter sig en utveckling som leder till att tåg blir ett överklassnöje medan vanligt folk åker långfärdsbuss eller tränger ihop sig i en bil. Vi vill vidare erinra om att riksdagen med avsikt att miljöanpassa transportsystemet har anvisat betydande investeringsmedel för att bygga ut järnvägens infrastruktur. Resultatet har dock inte blivit det avsedda. Regeringen bör därför utreda konsekvenserna av att åter låta SJ och Banverket vara en sammanhållen organisation med samhällsekonomisk effektivitet som mål.

Vi anser att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *återförening mellan SJ och Banverket*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T229 yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

14. Vägverkets miljö- och trafiksäkerhetsarbete (mom. 12)

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

Vi anser att Vägverkets sätt att tolka sitt helhetsansvar för vägtransportsystemet och verkets försök att medverka till en ändrad bilförsäljning i riktning mot säkrare och miljövänligare bilar har skapat problem. För det *första* skapar det ett regelverk som är unikt för den svenska marknaden och utgör därmed ett handelshinder som försämrar den inre marknads funktionssätt. För det *andra* skapas nationella särlösningar som blir verkninglösa ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt eftersom den svenska marknaden är för liten för att påverka den internationella bilindustrins utvecklingsarbete. För det *tredje* skapar Vägverkets initiativ förvirring bland konsumenter och tillverkare eftersom de inte är anpassade till den svenska miljö- och transportpolitiken i övrigt. Regeringen bör därför tydliggöra att det är på EU-arenan som Vägverket skall driva på utvecklingen mot säkrare och miljövänligare fordon.

Vi anser att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. beträffande *Vägverkets miljö- och trafiksäkerhetsarbete*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T305 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anför,

15. Vägverkets organisation m.m. (mom. 13)

Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Vi anser att frågan om Vägverkets framtid bör utredas. Eftersom landets vägnät i stort sett är färdigbyggt behövs förmodligen inte ett nationellt vägverk. Andra instanser, främst på regional nivå, kan i stället överta ansvaret för vägunderhåll, samordning av kollektivtrafik, trafiksäkerhet m.fl. uppgifter. Därmed ökar möjligheterna till lokalt och regionalt inflytande över väg-

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.Fel! Okänt namn på dokumentegenskap. Reservationer

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.

frågorna samtidigt som transportpolitiken får en bättre demokratisk förankring. Vi anser därför att regeringen bör tillsätta en utredning med uppdrag att utreda frågan om konsekvenserna av att överföra Vägverkets uppgifter till länsstyrelser, region-landstingsfullmäktige eller andra regionala organ.

Vi anser att utskottets hemställan under 13 bort ha följande lydelse:

13. beträffande *Vägverkets organisation m.m.*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T229 yrkande 6 och med anledning av motion 1998/99:T337 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

16. Vägverkets produktionsenhet (mom. 14)

Per-Richard Molén (m), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m) och Kenth Skårvik (fp) anför:

Vi anser att Vägverkets produktionsdivision bör ombildas till ett av staten helägt aktieföretag så att det får samma förutsättningar som sina konkurrenter. Bolaget bör privatiseras så snart som möjligt. Därmed kan Vägverket fortsättningsvis på ett förtroendefullt sätt konkurrensupphandla investeringar och underhåll på den privata marknaden. Genom att Vägverkets roll som ansvarig väghållare och myndighet därmed renodlas samtidigt som dess beställarkompetens utvecklas kan de grundläggande transportpolitiska målen lättare uppnås.

Vi anser att utskottets hemställan under 14 bort ha följande lydelse:

14. beträffande *Vägverkets produktionsenhet*
att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:T220 yrkande 21 och 1998/99:T223 yrkande 26 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

17. Miljöprövning (mom. 15)

Sven Bergström (c), Karin Svensson Smith (v) och Stig Eriksson (v) anför:

Vi anser att det är en minst sagt märklig rättsordning att Vägverket självt prövar sina vägprojekts tillåtlighet. Miljöprövningen borde i stället ligga hos en oberoende part. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med ett förslag till lagändring som överför Vägverkets juridiska kontroll av vägarna till länsstyrelserna.

Vi anser att utskottets hemställan under 15 bort ha följande lydelse:

15. beträffande *miljöprövning*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T229 yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs,

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.
Reservationer

18. Kollektivtrafikens reglering (mom. 16)

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

Enligt vår mening är tiden nu mogen för en total avreglering av kollektivtrafiken. Detta innebär att skadeprövningen bör avvecklas också gentemot länstrafikbolagens trafik.

Vi anser vidare att den lokala och regionala kollektivtrafiken har stor betydelse för möjligheterna att uppfylla de transportpolitiska målen. Kollektivtrafiken är också en viktig komponent i arbetet med att utforma ett långsiktigt hållbart transportsystem. Enligt vår mening behövs dock ingen särskild lagstiftning som reglerar att det i varje län skall finnas en huvudman som svarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. Trafikhuvudmännens länsvisa monopol förhindrar nyetablering av trafik. Vi vill vidare peka på att det finns en rad andra nyttigheter i samhället som människor behöver men där inte någon offentlig instans bestämmer tillgången. De kommuner som vill ha en gemensam huvudman för sin länstrafik kan själva gå samman och bilda kommunalförbund för detta ändamål. Vi anser därför att lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik bör upphävas. Det bör ankomma på regeringen att återkomma till riksdagen med förslag till nödvändiga författningsändringar.

Vi anser att utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. *beträffande kollektivtrafikens reglering*
att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:T220 yrkande 25 och 1998/99:N326 yrkande 25 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts,

19. Stockholmsregionens trafiklösningar (mom. 18)

Sven Bergström (c) och Mikael Johansson (mp) anför:

Vi anser att projektet Södra länken inte är försvarbart, vare sig av miljö-, trafik- eller ekonomiska skäl. Utbyggnaden innebär att 6 600 miljoner kronor investeras i en klart samhällsekonomiskt olönsam stadsmotorväg på knappt 6 km. Med detta ekologiskt oförsvarbara projekt motverkas allvarligt inriktningen mot ökad kollektiv-, gång- och cykeltrafik och minskad biltrafik. Den beslutade finansieringen innebär också att kostnaderna övervältras på framtida generationer. Med lösningen ligger vägen dessutom öppen för senare beslut om Österleden, Norra länken och en breddning av Essingeleden.

Den fortsatta planeringen av olika vägleder enligt den tidigare Dennisöverenskommelsen bör avbrytas. Regeringen bör därför omgående stoppa det fortsatta förberedelsearbetet för de vägprojekt som tidigare ingått i Dennisöverenskommelsen och begränsa tidigare medgivna garantiramar.

Enligt vår mening är det angeläget att de omfattande investeringar som genomförts och som pågår i landets spårssystem kan utnyttjas. En utbyggnad av den begränsade spårkapaciteten i Stockholm är därför nödvändig om den lokala, regionala och nationella tågtrafiken skall kunna utvecklas. Starka stadsmiljöskäl talar för att den önskvärda utbyggnaden av spårkapaciteten

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.

sker utan ytterligare ingrepp i den känsliga och historiskt värdefulla miljön på Riddarholmen. Vi anser därför att Centralbron bör rivras och ersättas med en biltunnel. Medel för detta kan om disponeras från vägprojektet Södra länken. För att lösa denna fråga bör en förhandlingsman utses för att ta upp nya överläggningar mellan staten, regionen och Stockholms stad. Regeringen bör därefter återkomma till riksdagen med förslag om hur järnvägens kapacitet skall förstärkas och om hur Centraltunneln skall byggas och finansieras.

Vi anser att utskottets hemställan under 18 bort ha följande lydelse:

18. *beträffande Stockholmsregionens trafiklösningar*
att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:T217 yrkandena 2 och 3 samt 1998/99:T532 och med anledning av motion 1998/99:T538 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförs.

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.Fel! Okänt namn på dokumentegenskap. Reservationer

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Motionerna	1
Motion med anledning av skrivelse 1998/99:8 Investeringsplaner för trafikens infrastruktur	1
Motioner från den allmänna motionstiden hösten 1998	1
UTSKOTTET	7
1 Transportpolitiska utgångspunkter.....	7
1.1 1998 års transportpolitiska beslut.....	7
1.2 Motionsförslag	8
1.2.1 Moderata samlingspartiet	8
1.2.2 Vänsterpartiet	9
1.2.3 Kristdemokraterna	11
1.2.4 Centerpartiet	13
1.2.5 Folkpartiet liberalerna	14
1.2.6 Miljöpartiet de gröna	15
1.2.7 Övriga motionsförslag	16
1.3 Utskottets ställningstagande.....	16
1.3.1 Transportpolitiska riktlinjer.....	16
1.3.2 Fossila bränslen	23
1.3.3 Internationella förbindelser m.m.	25
2 Finansiering av trafikens infrastruktur	25
2.1 Motionsförslag	25
2.2 Utskottets ställningstagande.....	26
2.2.1 Internationell utblick	26
2.2.2 Aktuellt utredningsarbete i Sverige	28
2.2.3 Alternativa finansieringsformer.....	28
2.2.4 Direktfinansiering av Vägverket med trafikintäkter.....	29
3 Miljöstyrande trafikavgifter	29
3.1 Motionsförslag	29
3.2 Utskottets ställningstagande.....	31
4 Järnvägsfrågor	32
4.1 Motionsförslag	32
4.2 Utskottets ställningstagande.....	33
4.2.1 Järnvägstrafikens reglering.....	33
4.2.2 Bolagisering av SJ.....	34
4.2.3 Regionala godstrafikbolag.....	35
4.2.4 Banverkets produktionsverksamhet.....	35
4.2.5 Återförening mellan SJ och Banverket.....	35
5 Vägverksfrågor	36
5.1 Motionsförslag	36
5.2 Utskottets ställningstagande.....	37
5.2.1 Vägverkets miljö- och trafiksäkerhetsarbete	37
5.2.2 Vägverkets organisation m.m.	38
5.2.3 Vägverkets produktionsenhet	39
5.2.4 Miljöprovning	39

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.

6 Kollektivtrafikfrågor.....	41
6.1 Motionsförslag	41
6.2 Utskottets ställningstagande.....	43
6.2.1 Kollektivtrafikens reglering	43
6.2.2 Övriga kollektivtrafikfrågor	44
7 Stockholmsregionens trafiklösningar.....	46
7.1 Inledning	46
7.2 Motionsförslag	46
7.3 Utskottets ställningstagande.....	47
Hemställan	50
Reservationer.....	52
1. Transportpolitiska riktlinjer (m, kd, fp)	52
2. Transportpolitiska riktlinjer (v).....	53
3. Transportpolitiska riktlinjer (c).....	54
4. Transportpolitiska riktlinjer (mp).....	56
5. Fossila bränslen (v, kd, c, fp).....	57
6. Internationella förbindelser m.m. (kd)	57
7. Alternativa finansieringsformer (m, kd, fp)	58
8. Direktfinansiering av Vägverket med trafikintäkter (m).....	58
9. Miljöstyrande trafikavgifter (v, c).....	59
10. Järnvägstrafikens reglering (m, kd, fp)	59
11. Bolagisering av SJ (m, fp).....	60
12. Banverkets produktionsenhet (m, kd, fp)	60
13. Återförening mellan SJ och Banverket (v).....	61
14. Vägverkets miljö- och trafiksäkerhetsarbete (m)	61
15. Vägverkets organisation m.m. (v)	61
16. Vägverkets produktionsenhet (m, kd, fp).....	62
17. Miljöprövning (v, c).....	62
18. Kollektivtrafikens reglering (m, fp)	63
19. Stockholmsregionens trafiklösningar (c, mp)	63

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.:Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.

Fel! Okänt namn på dokumentegenskap.