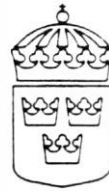


Motion till riksdagen

1989/90:T215

av Carl Bildt m.fl. (m)

En bättre infrastruktur



Mot.
1989/90
T215

Innehåll

1. En bättre infrastruktur	1
2. Finansiering	4
3. Trafik och miljö	5
3.1 Bättre trafikmiljö	6
3.2 Ny teknik	6
3.3 Skatter och avgifter	6
3.4 Biltullar/storstadsproblem.	7
3.5 Vägtullar/-avgifter	8
4. Vägar	8
5. Bilismen	9
6. Öresundsförbindelserna	9
7. Trafiksäkerhet	10
8. Yrkestrafik och kollektivtrafik	11
9. Telepolitiken	11
10 Sjöfarten	12
10.1 Sjöfart och miljö.	12
11. Luftfarten.	12
12. Hot mot regionalpolitik	13
13. Affärsverken	13
14. Järnvägarna	14
15. Europeisk trafikpolitik	15
16. Hemställen.	15

1. En bättre infrastruktur

Det moderna samhället och den moderna produktionstekniken bygger på specialisering. Var och en gör det han är bäst på, vilket ger hög effektivitet och högt välstånd, men förutsätter samarbete och samverkan mellan människor och företag. Kommunikationerna, i ordets vidaste betydelse, blir då avgörande för resultatet.

Transporter krävs av såväl varor som människor. Dessutom kräver den omfattande samverkan mellan människor att dessa kan kommunicera med varandra. Dels måste det vara fysiskt möjligt, dels måste människor kunna förstå varandra. Därmed kräver det moderna samhället inte bara att det

finns en väl fungerande infrastruktur i teknisk mening, utan också att människor har goda kunskaper både om hur man använder denna infrastruktur, t.ex. elektroniska kommunikationsmedel, och om hur man kommunicerar med andra människor. God utbildning är därför en förutsättning för att infrastrukturen skall kunna utnyttjas på ett ändamålsenligt sätt.

Fördelen med större orter är närheten till andra människor och verksamheter. Det går förhållandevis fort och lätt både att träffa andra människor och att exempelvis frakta varor mellan företag och butiker. Nackdelen är trängseln som driver upp kostnaderna för attraktiva lägen, och som i värsta fall blockerar kommunikationerna så att fördelarna med närheten minskas eller helt försvinner.

Landsorten har fördelen av att slippa trängsel och har låga kostnader för mark och arbetskraft. Nackdelen är långa avstånd vilket ger tidsförluster och därmed kostnader. Kraven på infrastrukturen kan bli mycket olika beroende på bland annat en orsts storlek eller geografiska läge. Storskaliga och enhetliga lösningar fungerar därför i allmänhet dåligt.

Kommunikationer och trafiksystem i vid mening är delar av den infrastruktur som är nödvändig för att samhället över huvud taget skall kunna fungera. Hur infrastrukturen bör, och behöver, se ut varierar över tiden. Det är därför nödvändigt att någon gång mer från grunden ifrågasätta uppbyggnaden, och inte bara bygga vidare på den existerande strukturen.

Det har inte funnits någon genomtänkt analys av de långsiktiga, eller de samlade, effekterna på samhällsutvecklingen av de prioriteringar som gjorts av myndigheter och politiska organ. Likafullt har det ansetts väsentligt att utrusta den offentliga planeringsapparaten med stora befogenheter och starka maktmedel. Man har tagit för givet att samhällsplaneringen och -utvecklingen skulle gå i en gynnsam riktning bara de politiska organen fick ett allt större inflytande. I dag vet vi alla att detta inte är sant.

Sedan andra världskriget har utvecklingen i Sverige, liksom i andra industrialiserade länder, inneburit en kraftig utveckling av biltrafiken. I stor utsträckning är detta resultatet av enskilda människors och företags beslut och prioriteringar, men de offentliga besluten har gått i samma riktning. Inte förrän de allra senaste åren har någon på allvar tagit hänsyn till exempelvis miljökonsekvenserna av denna utveckling, och därmed till de kostnader som orsakas av de så kallade negativa externa effekterna.

Staten har ett särskilt ansvar för infrastrukturen, eftersom denna i stor utsträckning ägs av staten, drivs/byggs av statliga verk eller myndigheter, och staten utformar reglerna även för privata aktörer. I slutändan kan staten i vissa fall vara den som måste gå in för att klara finansieringen.

Till infrastrukturen hör vägar, hamnar, vattenleder, järnvägar, flygplatser, tele- och dataförbindelser, liksom andra fysiska anordningar för kommunikation.

Infrastrukturen har en avgörande betydelse för vilka förutsättningar och villkor som gäller för människor och deras olika verksamheter.

Eftersom infrastrukturen har så oerhört stor betydelse är det mycket väsentligt att den får ett utseende och en uppbyggnad som överensstämmer med människors önskemål och behov, och inte primärt är anpassad till någon centralt skapad byråkratisk vision om hur samhället bör se ut.

I den mån det går att finna marknadsanpassade mekanismer för att styra och finansiera infrastrukturen bör dessa mekanismer alltså utnyttjas. Denna fråga utvecklas närmare nedan under rubriken finansiering.

I andra fall går det, åtminstone för närvarande, inte att bygga upp sådana marknadsanpassade system utan den politiska styrningen och finansieringen måste tills vidare finnas kvar.

Förhållandena är mycket olika i olika delar av vårt land, både vad gäller den infrastruktur som är lämplig och den som faktiskt finns. Biltrafiken kan orsaka betydande skador på miljön, vilket måste motverkas bl.a. genom att den tekniska utvecklingen ytterligare stimuleras. Biltrafiken har också blivit ett problem i några större städer, framför allt Stockholm, Göteborg och Malmö till följd av trängsel och köer. I övriga landet är bilen än mer än i storstaden ofta en förutsättning för det dagliga livet, samtidigt som den orsakar väsentligt mindre problem i t.ex. miljöhänsedde.

Kollektivtrafiken kan lösa många transport- och trafikproblem i större tätorter, medan den kan vara en förhållandevis dyr, opraktisk och inte ens särskilt miljövänlig lösning i mindre samhällen och på landsbygden. Kollektivtrafiken kommer till sin rätt huvudsakligen när många människor skall ta sig från en gemensam startpunkt till ett gemensamt mål, och/eller om många människor skall färdas delar av denna gemensamma sträcka. I mindre orter och på landsbygden är detta sällan fallet. En handfull människor i en buss är inte bättre från vare sig miljö- eller trafiksynpunkt än om de färdats i egna bilar.

Teletekniken har utvecklats mycket och snabbt, inte minst transmissions-tekniken. Tidigare var samtal över långa avstånd betydligt dyrare att producera än lokalsamtal, ett faktum som också avspeglades i teletaxorna. Denna prisskillnad är ännu inte helt avvecklad trots att produktionskostnaderna har förändrats kraftigt. Resultatet har blivit att landsbygden missgynnas genom omotiverat höga teletaxor.

Tredjepartstrafik skall enligt vår mening vara tillåten, d.v.s. att såväl televerket som andra nätoperatörer tillåts driva telenät och hyra ut dem till den som önskar sälja teletjänster på nätet. Detta kräver dock att televerkets alla priser blir marknadsmässiga och avspeglar de verkliga kostnaderna för varje tjänst.

Internationellt sett är svensk televerksamhet mycket litet reglerad. Vi ligger därför långt framme såväl vad gäller teknik som utbyggnad. Goda och säkra tele- och dataförbindelser till konkurrenskraftiga priser har självfallet mycket stor betydelse för landsortens utvecklingsmöjligheter.

För landsbygden och de mindre tätorterna är i allmänhet kommunikationerna mellan olika orter mer problematiska än kommunikationerna inom orterna. För större tätorter gäller ofta motsatsen.

För att det i framtiden skall vara möjligt att bo och verka utanför de större tätorterna måste infrastrukturen få en sådan uppbyggnad och omfattning att den kostnadsnackdel som skapas av de stora avstånden inte blir alltför stor. Inte minst har luftfarten stor betydelse för den regionala utvecklingen.

För närvarande sker en mycket stor del av de långväga transportererna med bensin- och dieseldrivna fordon på väg. Om de miljöproblem som skapas inte kan lösas tillfredsställande, eller om lösningen medför påtagliga kost-

nadsökningar, kommer transporterna att förändras. Transporter på järnväg och till sjöss kan få mycket större betydelse, förutsatt givetvis att det finns tillgång till järnvägar och hamnanläggningar.

De offentliga investeringarna i infrastrukturen för transporter har minskat efter hand. Under 1970-talet investerades i genomsnitt 11 miljarder kronor per år, räknat i 1988 års penningvärde. Under första hälften av 1980-talet sjönk nivån till 8,4 miljarder kronor i genomsnitt, för att sedan sjunka ytterligare till 6,3 miljarder kronor.

Framöver kommer att krävas mycket stora investeringar i tele- och data-nät, flygplatser, järnvägar och vägar. Sannolikt kommer även sjöfarten, inte minst kustsjöfarten, att bli ett attraktivt alternativ såvida tillgången på hamnar och hamnanläggningar förbättras, vilket i så fall kommer att kräva ytterligare investeringar.

Transporter medför verkliga samhällsekonomiska kostnader genom att energi förbrukas och materiel slits. Det medför därför inte bara tidsvinster om transporter kan ersättas av elektronisk kommunikation, utan också vinster i fråga om resursförbrukning.

Revolutionen inom de elektroniska kommunikationerna ger varaktiga reala samhällsekonomiska vinster, och utvecklingen skall därför underlättas på olika sätt. Dock måste beaktas att sårbarheten kan komma att öka dramatiskt om inte denna aspekt tas med vid genomförandet av investeringarna.

En grundläggande förutsättning för en ökning av elektroniska kommunikationer är att människor har utbildning som till nivå och inriktning gör det möjligt för dem att använda de möjligheter som utvecklingen skapar.

En effektiv transportsektor har avgörande betydelse för vårt välbefinnande. Berorande därav är t.ex. näringslivets kostnader för transport av varor och tjänster samt systemets snabbhet och effektivitet. För den enskilde är möjligheten att kommunicera en fråga om frihet.

2. Finansiering

Investeringar i infrastruktur bör bara genomföras om de är lönsamma. Det är dock svårt att göra normala företagsekonomiska bedömningar på grund av svårigheterna för investerare att tillgodogöra sig inkomsterna av en investering. I allmänhet är investeringar i kommunikationssektorn samhällsekonomiskt mycket lönsamma.

Den vanliga metoden att få avkastning på en investering är genom att användarna, kunderna, betalar avgifter kopplade till användandet. I vissa fall fungerar metoden utmärkt, t. ex. när det gäller tele- och datanät. Där är det lätt att fastställa vem som använder investeringen, och i vilken utsträckning. Det går också lätt att utestänga den som inte betalar för sig. Sådana investeringar bör finansieras rent affärsmässigt, i konkurrens på den öppna marknaden.

I andra fall är det betydligt svårare, exempelvis om det inte går att entydigt visa vem som använder investeringen eller inte går att utestänga den som inte betalar. Investeringar i vanliga stadsgator är exempel på detta. Sådana investeringar måste i allmänhet helt eller delvis finansieras med skattemedel för att kunna komma till stånd.

Investeringar i infrastruktur, "nät", av olika slag ger upphov till positiva externa effekter. Marken i anslutning till exempelvis nya flygplatser, järnvägsterminaler eller hamnar ökar i värde genom investeringen. Värdestegringen skapas av investeraren, men ofta tillfaller denna vinst någon annan, den tidigare markägaren eller (ofta) kommunen.

Många investeringar som skulle vara lönsamma kan i dag inte komma till stånd på grund av svårigheten för investeraren att tillgodogöra sig värdet av investeringen. Dessa problem bör naturligtvis i möjligaste mån undanröjas.

En metod skulle kunna vara att affärsverk i stället för att exploatera mark själva låter andra göra det mot ersättning, exempelvis på så sätt att SJ eller banverket förbinder sig att placera en station eller godsterminal på en viss plats mot att markexploatören står för vissa av verkets kostnader. En intressant utveckling har påbörjats genom att SJ och luftfartsverket mer systematiskt har börjat utnyttja den kommersiella potentialen i sina terminaler.

Offentliga monopol som hindrar privata investeringar bör självfallet avskaffas, avgiftsfinansiering bör bli möjlig i större utsträckning än i dag, och möjligheterna för investerarna att tillgodogöra sig värdet av externa effekter måste ökas.

I gengäld måste offentliga aktörer i större utsträckning jämföras med privata på så sätt att monopol och privilegier avskaffas, liksom möjligheten att skattefinansiera underskott i affärsverksamhet.

Jämförelsen måste också innebära att fri konkurrens tillämpas när det gäller såväl försäljning av de producerade tjänsterna som beslut om och finansiering av investeringar.

En konsekvens av att affärsverken skall bedrivas affärsmässigt blir att de särskilda uppgifter som i dag kan finnas, exempelvis av regionalpolitisk karaktär, inte kommer att kunna finansieras inom ramen för affärsverksamheten. Sådana uppgifter kommer därför att i större utsträckning behöva finansieras öppet över statsbudgeten eller på annat liknande sätt.

Den närmare innebörden av dessa resonemang redovisas nedan i anslutning till de avsnitt som behandlar olika verksamheter.

3. Trafik och miljö

En målsättning för den moderata trafikpolitiken är att varje trafikgren skall bära sina egna kostnader inklusive påverkan på miljön. Ett sådant system gör att hänsynen till miljön kommer att öka samtidigt som behovet av styrande regleringar minskar.

Utgångspunkten skall vara de skador som kan orsakas, inte vilka tekniska lösningar som råkar finnas tillgängliga vid en viss tidpunkt. Bilar med renade motorer bör belastas mindre än motsvarande orenade bilar. Att dieselfordon inte kunnat renas på samma sätt som bensinmotorer skall inte vara något skäl för att undkomma avgift. Den som förorenar skall få betala för det. Bara på så sätt fås en tillräcklig stimulans för att minska användningen av onödigt förorenande teknik.

Vi var pådrivande när det gällde att införa ekonomiska stimulanser till de bilköpare som anskaffade bil med katalysatorrening, innan denna blev obligatorisk.

Erfarenheterna av ekonomiska styrmedel är goda och visar att de kan fungera även på detta område. De bör därför utvecklas vidare och införas i större utsträckning än hittills.

Mot. 1989/90
T215

3.1 Bättre trafikmiljö

Dåliga vägar är farliga vägar. Många människoliv skulle kunna räddas, och mycket lidande undvikas, om vägarna och trafikmiljön vore bättre. Dessutom gör dåliga vägar att resor och transporter tar längre tid, vilket är en kostnad för såväl den enskilde som samhället i dess helhet.

Den hastighet som ger lägst utsläpp ligger för de flesta bilar högre än 70 km/h. För att så stor del som möjligt av trafiken skall kunna flyta med sådan hastighet, helst också med en jämn hastighet, krävs vägar med god standard och tillräcklig kapacitet. Trafikmiljön måste utformas så att trafikrytmen blir så jämn som möjligt och så att farliga korsningar, kurvor och hinder undanröjs.

Test har visat betydelsen av att hastigheten är jämn och inte alltför låg. Proov vid färd genom Stockholm har visat att kolväteutsläppen minskade med 60 procent, koloxiden med 66 procent och kväveoxiderna med 73 procent vid färd på Essingeleden jämfört med vanliga gator. Ett annat test visade att utsläppen minskade med 30 procent för kolväten, 30 procent för koloxid och 25 procent för kväveoxider vid lågtrafik/jämn hastighet jämfört med rusningstid/ojämn hastighet. Även koldioxidutsläppen minskar till följd av bättre trafikförhållanden.

3.2 Ny teknik

Nya motorkonstruktioner, ny förbränningsteknik och nya bränslen kan komma att medföra stora förbättringar från miljösynpunkt. Det är mycket angeläget att alla ekonomiska och administrativa styrmedel underlättar och stimulerar sådana positiva förändringar. Alla styrmedel måste vara så utformade att de verkligen bygger på miljöeffekterna och inte på en viss teknik. Det viktiga är inte med vilken teknik utsläppen minskas, utan att de blir mindre. Avgaskrav och bilprovsningsbestämmelser måste vara anpassade till detta.

3.3 Skatter och avgifter

Det finns i huvudsak två skäl – förutom eventuellt rent fiskala sådana – för att ta ut skatter och avgifter på trafikområdet. Det första är för att finansiera trafikens egna gemensamma kostnader, såsom vägar, vägunderhåll och trafiksäkerhet. Det andra är för att kompensera för eller minska de skador/kostnader som trafiken orsakar andra, framför allt i form av miljöstörningar.

Avgifter som syftar till att finansiera preciserade trafikåtgärder bör om möjligt vara relaterade till den nytta som den som erlägger avgiften har av åtgärden, alternativt till hur mycket av kostnaden denne orsakar. Exempelvis skall tunga fordon betala mer till vägunderhåll än lättare bilar. Fordon som används mycket skall betala mer än fordon som används litet. I dag uppgår intäkterna från vägtrafiken till avsevärt mycket högre belopp än som används till vägnätets utbyggnad och förbättring. Som framhålls ovan är bättre

vägar ett mycket viktigt sätt att såväl förbättra miljön som att öka säkerheten, och medel motsvarande en större del av intäkterna bör därför efter hand överföras till detta ändamål. När det gäller att minska eller kompensera de effekter som drabbar andra måste utformningen av avgiften grunda sig på störningens storlek, eller på kostnaden för att avhjälpa den.

Ekonomiska styrmedel får inte konstrueras som inkomstkällor för statskassan. Risken är annars stor att de får en utformning som ger stora intäkter i stället för stora miljöeffekter. Om de är perfekt utformade kommer nämligen miljöavgifter i allmänhet att ge en intäkt initialt, men därefter mindre och mindre. Den styrande och stimulerande effekten kommer då att ha medfört ett ändrat beteende och andra val av lösningar som är miljövänligare och inte belastade med avgifter.

3.4 Biltullar/storstadsproblem

I kärnorna av framför allt de större städerna uppstår problem orsakade av trängseffekter. För många fordon i förhållande till gatunätets kapacitet leder till att trafikanterna blockerar varandra och minskar framkomligheten.

Resultatet blir låga hastigheter, vilket dels medför att fordonens motorer arbetar ineffektivt och därmed förorenar mer, dels att motorerna är igång längre tid än de borde ha behövt vara med avseende på resans/transportens längd. Denna dubbla effekt innebär att luftföroreningarna ökar dramatiskt när trängseffekter uppstår jämfört med när trafiken flyter med en jämnare och högre hastighet.

Åtgärder för att minska dessa effekter är att minska den totala trafiken, öka gatunätets kapacitet, flytta delar av trafiken i rummet och/eller flytta delar av den i tiden.

Att minska den totala trafiken torde knappast vara möjligt. Den socialdemokratiska bostads- och planpolitiken har i decennier varit så utformad att bostäder och arbetsplatser hamnat långt från varandra.

Möjligheterna att öka gatunätets kapacitet inne i stadskärnorna är i allmänhet mycket små, eftersom det inte finns tillgång till den mark som skulle behövas.

Fördelningen i tiden bestäms av när människor behöver förflytta sig.

Fördelningen i rummet är dels beroende av vilka fysiska möjligheter som finns att välja olika vägar, dels kostnad, tidsåtgång och bekvämlighet för de olika alternativen.

Det måste alltså finnas kringfartsleder, och de måste framstå som attraktiva jämfört med att färdas genom stadskärnan.

För att fungera måste ekonomiska styrmedel innebära kraftiga marginal-effekter, helst utan att medföra särskilt stora totala kostnader. Alla förslag som innebär någon form av fast avgift, t. ex. månadsvis såsom föreslagits i Stockholm, för att få färdas i stadskärnan är därför förfelade och måste avvisas. De innebär endast en extra beskattning av bilnehav, inte en avgift på bilkörning i störningskänsliga områden.

En eventuell avgift måste i stället vara relaterad till hur mycket man färdas i det störningskänsliga området vid störningskänsliga tidpunkter. Även om detta i dag kan medföra tekniska svårigheter pågår utveckling av olika intressanta förslag, inte minst i andra länder med likartade problem.

Moderata samlingspartiet accepterar därför införandet av ett system som gör det möjligt att använda styrande avgifter i enlighet med vad som anförs ovan. Ett motiv för att införa sådana avgifter är tillkomsten av kringfartsleder. Avgifterna måste utformas så att de ges olika lokala tillämpningar beroende på skiftande lokala förutsättningar. Detta får prövas från fall till fall. Förutsättningen är emellertid att ett sådant avgiftssystem fungerar som ett renodlat styrmedel och inte som en ytterligare beskattning av bilnehav.

3.5 Vägtullar/-avgifter

Som påtalats ovan är underhållet av vägnätet kraftigt eftersatt. Nya vägar har heller inte byggts i den utsträckning som varit motiverat.

En effekt av detta är att det finns en rent kommersiell efterfrågan på ökad vägkapacitet som är så stor att den skulle kunna finansiera byggandet av vissa vägar. Dessa skulle alltså kunna komma till stånd helt enkelt genom att enskilda entreprenörer får tillstånd att bygga dem och att ta ut avgift av de trafikanter som använder dem.

Ett enkelt och överskådligt regelsystem för sådana vägar bör enligt vår mening utarbetas, så att denna verksamhet kan komma till stånd.

4. Vägar

Trafiken på väg intar en helt dominerande roll; 85 procent av allt resande, uttryckt i personkilometer, sker på våra vägar.

Under en följd av år har anslagen till byggande, underhåll och drift av vägnätet visat sig vara alltför låga.

Målsättningen för drift och underhåll bör i första hand vara att upprätthålla nuvarande vägars tekniska standard samt att återföra kraftigt förslitna delar av vägnätet till godtagbar standard. Målsättningen för nybyggnation bör vara att främja tillgänglighet och trafiksäkerhet samt att reducera vägtrafikens miljöeffekter och kostnader för transporter av olika slag.

Vägverket har numera utvecklat sina avkastningskalkyler och gör noggranna bedömningar av vägprojektens olika nyttoeffekter. Det är då angeläget att dessa bedömningar får vara styrande för ordningen vad avser byggande.

För att spara miljön måste de stora lederna, exempelvis E6 och den så kallade motorvägstriangeln, komma högt på prioritetlistan. Flytet i trafiken är utslagsgivande för om skador sker på miljön eller ej.

Frågorna om vägnas standard och utbyggnad har stor betydelse för miljö, trafiksäkerhet och ekonomi. Vi anser att vägverket bör omvandlas till affärsdrivande verk. Vi återkommer med våra förslag vad beträffar inriktning och finansiering när den av regeringen aviserade särskilda propositionen presenteras.

I samband med föregående års budgetbehandling pekade vi på att Sveriges vägnät är i akut behov av underhåll och upprustning och därför i behov av ökade anslag. Vi föreslog då att ytterligare en miljard kronor skulle anvisas till underhåll och upprustning av landets vägnät under budgetåret 1989/90. En höjning av vägnas anslagen är en viktig investering för framtiden.

Vi är beredda att lägga fram motsvarande förslag i år för det fall regeringen skulle föreslå tillräckligt stora anslag i den proposition om vissa infrastrukturfrågor m.m. som är aviserad till februari.

Mot. 1989/90
T215

5. Bilismen

Den snabba utvecklingen av bilismen har varit av avgörande betydelse för Sveriges omdaning till ett modernt välfärdssamhälle. Bilen har möjliggjort snabba, säkra och billiga transporter. Bilens många fördelar har resulterat i att den är vårt främsta transportmedel.

Kostnaderna för att äga en egen bil har ökat kraftigt under senare år, bl. a. genom de höjda skatter och avgifter som riksdagens majoritet på regeringens förslag antagit.

I samband med förra årets beslut med anledning av skatteomläggningen genomfördes ytterligare höjningar. Bensinskatten höjdes från årsskiftet med som lägst 34 öre per liter. Från och med den 1 mars ökar skatten med ytterligare 1.10 kronor genom att bensinen momsbeläggs. Kilometerskatten för personbilar har höjts med som lägst 25 öre per mil. Totalt beräknas dessa höjningar tillföra statskassan ca 8 miljarder kronor per år.

En riksdagsmajoritet har beslutat att även skärpa tjänstebilsbeskattningen och minska avdraget för användande av bil i tjänsten. Enligt vår uppfattning var båda dessa beslut mindre väl genomtänkta. Avdragsbeloppet på 12 kronor per mil i det sistnämnda fallet innebär att den enskilde skall stå för hela kapitalkostnaden. Reglerna bör enligt vår mening återställas i sitt ursprungliga skick.

Beskattningen av bilismen finansierar direkt och indirekt bl. a. byggande och drift av Sveriges vägnät. Varje procents ökning av trafiken beräknas ge ca 225 milj.kr. i ytterligare skatteintäkter. Enligt vår mening bör emellertid även avgiftsfinansiering kunna användas för nya vägprojekt, liksom finansiering genom lån.

6. Öresundsförbindelserna

Frågan om en fast förbindelse över Öresund har debatterats i över ett sekel och utretts i decennier. Längre avvaktades ett beslut om en bro över Stora Bält i Danmark. Nu när denna bro påbörjats borde ingenting längre hindra ett gemensamt svensk-danskt beslut.

En fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn är en fråga av nationellt intresse. En mycket stor del av allt gods till och från Sverige går över Öresund. Därför skulle ett sådant beslut innebära en offensiv satsning inför framtiden. Ett villkor är dock att det byggs en förbindelse för både väg- och järnvägstrafik. En fast förbindelse kan finansieras på den öppna lånemarknaden och beläggas med brukaravgifter och behöver således inte belasta statsbudgeten.

Det borde för länge sedan ha varit möjligt att fatta ett beslut i sakfrågan. Huvudförklaringen till att så inte skett är den djupa interna splittringen i det socialdemokratiska partiet i denna fråga.

Snabba förbindelser till kontinenten måste innebära satsningar på både

järnvägs- och vägtransporter. Enligt vår mening skall den fasta förbindelsen utgöras av en kombinerad förbindelse för järnvägs- och vägtrafik.

Den nya utvecklingen i Östeuropa, den kommande EG-integrationen och de planerade snabbtågsförbindelserna inom Västeuropa och tyska propåer om en fast förbindelse Rödby-Puttgarden är på senare tid tillkomna omständigheter, som måste påskynda ett dansk-svenskt beslut om fast förbindelse i Öresund.

En sådan kommer att öka möjligheterna för utveckling av flygtrafiken på Sturup och kommer allmänt att innebära en kraftig stimulans av näringslivet i södra Sverige.

Danska rikspolisstyrelsens Öresundsdebatt i januari 1990 gav klart besked om att det nu är Sverige det hänger på. Det är hög tid för den socialdemokratiska regeringen att ta sig ur sin beslutsvånda och förelägga riksdagen förslag om etablerandet av en kombinerad fast förbindelse Malmö–Köpenhamn.

7. Trafiksäkerhet

Bättre vägar är en av de viktigaste faktorerna för att öka trafiksäkerheten. Nedslitningen av vägbanorna leder till spårbildning, som i sin tur ofta medför vattenplaning, samt ojämnheter och gropar, som också kan vara svåra att parera för bilisten.

Hela trafikmiljön har stor betydelse för hur bilisten kan handskas med situationen, och för körsättet. Miljöförstöring samt skadade och dödade människor medför nu alltför mycket lidande och alltför stora kostnader för enskilda och samhälle.

Lika viktigt är att fordonen är trafiksäkra och i gott skick. Sannolikheten för detta ökar om fordonen är nya. Eftersom moderna bilar har bättre vägegenskaper och bromsar än äldre, och dessutom är miljövänligare, är det en fördel om bilparken förnyas snabbare.

Beträffande fordonen kan sägas att tack vare bl.a. fordonsfabrikanter, Svensk bilprovning och VTI (statens väg- och trafikinstitut) har faror och fallor häftade vid fordonen upptäckts och avhjälpats. Säkerhet, komfort och teknik för bättre miljö har utvecklats. Vi anser att med hänsyn härtill, och med hänsyn till kostnaderna för den enskilde, bör kontrollerna av nya fordon kunna utglesas ytterligare. Dessutom bör vissa verkstäder kunna legitimeras att utföra fordonskontroller, vilket då bl.a. leder till tätare bestånd av besiktningstationer till fördel för glesbygdsboende och med mindre bilkörande som ytterligare effekt.

Faktorer som i hög grad påverkar olycksrisken är emellertid också de psykologiska, dvs förarens omdöme, nykterhet, hälsa, ålder, erfarenhet, kunskaper etc. Dessa faktorer betydelse bör klargöras ytterligare så att information och andra åtgärder kan satsas rätt.

Vi är emot en generell sänkning av hastighetsgränserna. Hastighetsgränserna bör i stället utformas på sådant sätt att trafikanterna i större utsträckning anser dem som motiverade. Efterlevnaden av hastighetsbestämmelserna bör då bli större och trafikrytmen jämnare. Detta medför positiva effekter på trafiksäkerheten och miljön. Beslutet om sänkningen av hastigheten till 90 km/h på vissa motorvägar manar inte till efterföljd och skall, i de delar det fortfarande gäller, upphävas.

8. Yrkestrafik och kollektivtrafik

En god kollektivtrafik skapar valfrihet mellan individuellt och kollektivt resande, och är för många människor av avgörande betydelse. Denna trafik måste därför avregleras så att den kan förbättras utan orimliga kostnader.

För att bedriva yrkesmässig trafik krävs trafikillstånd. Vi anser att yrkeskunnande och lämplighet skall prövas, men endast med hänsyn till passagerarnas säkerhet och trafiksäkerheten. Att av bland annat fiskala skäl ta andra hänsyn vid bedömningen kan vi inte godta.

För att bedriva linjetrafik krävs därutöver ett särskilt tillstånd. Sådant får inte lämnas om trafiken framgångsrikt skulle kunna konkurrera med järnvägen eller offentligt driven busstrafik. Tillstånd får dock ges om det görs sannolikt att en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom skulle uppnås.

Att passagerarna skulle föredra den nya trafiken är således enligt lagen snarast ett skäl för att vägra tillstånd. Enligt vår uppfattning är detta oacceptabelt. Självfallet skall det vara tillåtet att driva trafik bättre än SJ eller de kommunala trafikhuvudmännen.

För att öka konkurrensen utan att det skall kunna drabba den offentliga sektorn har trafikhuvudmännen fått ett generellt tillstånd att bedriva linjetrafik utan linjetrafikillstånd. Eftersom det enligt vår uppfattning är väsentligare att tillvarata passagerarnas intressen än de kommunala bolagens anser vi att denna rätt skall omfatta alla innehavare av trafikillstånd.

Detta medför självfallet inte någon rätt att erhålla subventioner av offentliga medel. Det medför inte heller i sig att huvudmännen är förhindrade att tillskjuta skattepengar för att upprätthålla icke bärkraftig trafik.

Skattepengar skall inte användas för att konkurrera ut annars bärkraftig trafik. Entreprenad bör uppmuntras och endast undantagsvis bör trafikhuvudmännen driva trafik i egen regi. Om de normalt endast samordnar och upphandlar trafik minskas risken att konkurrensen snedvrids med skattepengar.

Enligt vår uppfattning är det olämpligt att landstingen har ett engagemang i länstrafikbolagen. Lagen har nyligen ändrats så att det nu är möjligt för kommunerna i ett län att ta över ansvaret för huvudmannskapet. Vi föreslår att detta blir obligatoriskt och att landstingen således skall frigöras från ansvaret för länstrafiken.

9. Telepolitiken

Utvecklingen inom teleområdet är intensiv. Digitaltekniken innebär att gränserna mellan tal, data och bildöverföring suddas ut, samtidigt som överföringskapaciteten, bl.a. genom optiska kablar, ökar kraftigt. En omfattande utbyggnad av det svenska telesystemet pågår sedan ett par år tillbaka.

Det är angeläget att televerkets höga investeringstakt kan bibehållas. Goda teleförbindelser är ett livsvillkor för det svenska näringslivet. Inte minst för områden utanför storstadsregionerna är modern telefonteknik nödvändig. Uppkoppling till moderna telestationer med tillräcklig kapacitet bör kunna erbjudas på alla orter i landet.

För att möjliggöra en konkurrens på lika villkor och för att inte investe-

ringar och övrig verksamhet skall få en felaktig inriktning måste prissättningen bli helt marknadsanpassad.

Det statliga televerket bedriver sin verksamhet som affärsverk. Som vi framhållit i ett flertal motioner under 1980-talet har denna företagsform en rad brister. Redan 1973 års affärsverksutredning påpekade det nödvändiga i att bl. a. televerket övergår till aktiebolagsformen. I realiteten är detta i stor utsträckning redan fallet genom att stora delar av verksamheten bedrivs i bolagsform. Vi vidhåller vårt tidigare framförda förslag.

Mot. 1989/90
T215

10. Sjöfarten

När riksdagen beställde en sjöfartspolitisk proposition från regeringen presenterades i stället ett förslag om kontantstöd till svensk sjöfart, ett förslag som inte var så långsiktigt som erfordras för en positiv utveckling av sjöfarten.

Moderata samlingspartiet anser att formen med kontantstöd inte är rätt väg att gå. Det är angeläget att svensk sjöfart – på samma sätt som annan svensk industri – har klara och entydiga regler för den verksamhet den bedriver, och att dessa regler inte ändras för varje nytt budgetår.

Sedan 1980 har ett stort antal olika lösningar för sjöfarten presenterats. Ingen har haft långsiktigt acceptabel effekt. Moderata samlingspartiet anser att en varaktig lösning på svensk sjöfartspolitik kräver inrättandet av ett svenskt internationellt register.

Lika litet som övrig svensk industri på anläggningar i utlandet måste anställa svenskar skall sjöfartsnäringen behöva göra det. Ägandet, driften och sjöfartskunnandet kan då behållas i Sverige, även med internationell besättning.

Detta ger i sin tur förutsättningar för en ökad sysselsättning för svenskt sjöfolk, på motsvarande sätt som skett i Norge. Där har man kunnat konstatera att det internationella registret resulterat i att antalet arbetsstillfällen för norskt sjöfolk är på uppåtgående.

Ett internationellt register ger bättre konkurrenskraft och därmed en större omfattning på den svenska sjöfarten. Den måste ges goda förutsättningar inför den framtid där alla andra länder antingen har egna internationella register eller tillgång till ett framtida gemensamt EG-register.

10.1 Sjöfart och miljö

Även om sjöfart är ett miljövänligt transportsätt kan man inte bortse från de utsläppskällor som finns. Inte minst den omfattande färjetrafiken svarar för en stor del av luftföroeningarna i kuststäderna. Samma svavelkrav bör ställas för dieselbränsle för sjöfarten som för övriga verksamheter i Sverige, och Sverige bör genom bilaterala överenskommelser eller genom Östersjökonventionen verka för att sådana regler blir gällande längs hela vår kust.

11. Luftfarten

Ett viktigt regionalpolitiskt instrument i Sverige är luftfarten. Förutsättningarna för att orter i Norrland och även i andra delar av vårt land skall utveck-

las ökar om det finns täta flygförbindelser. Detta innebär inte att ett subventionssystem skall vara inbyggt i den svenska inrikestrafiken. Förutsättningar finns tvärtom för en marknadsanpassad uppbyggnad av linjenät och trafik, dock med komplement av regionalpolitiska bidrag över statsbudgeten. Självständiga flygplatser drivna i bolagsform blir därför viktiga bitar i luftfartssystemet, liksom att den kommersiella verksamheten vid luftfartsverket skiljs från myndighetsutövningen. Arlandas kapacitet att ta emot och att sända trafik till olika delar av landet och utlandet är också en nödvändig del i systemet och kräver utbyggnad. Denna kan dock enligt vår mening åstadkommas utan särskilda anslag över statsbudgeten.

De negativa följderna för miljön av flyget är små jämfört med t.ex. vägtrafik. Såväl flygbolag som luftfartsverket arbetar dock med att komma till rätta med t.ex. avsnings-, buller- och föroreningsproblem. Nya motorer i inrikestrafiken gör buller och luftföroreningar avsevärt mindre, och glykol och urea tas om hand med nya metoder. Sverige måste emellertid dessutom i internationella sammanhang arbeta för att reglerna blir så stränga att störningarna totalt sett minskar.

Den nationella luftfarten är beroende av låga kostnader, vilket enligt vår mening bäst åstadkoms genom ökad konkurrens. Av bl.a. detta skäl bör inte koncession på de mest lönsamma inrikeslinjerna vara förbehållet SAS utan även kunna ges till andra, konkurrerande bolag.

SAS utvecklas nu till ett multinationellt flygföretag för att kunna möta konkurrensen i en avreglerande framtid. I det läget bör statens engagemang avvecklas. Regeringen bör uppta förhandlingar med Danmarks och Norges regeringar om en total privatisering av SAS.

12. Hot mot regionalpolitik

Regeringens nuvarande politik att effektivisera och rationalisera den offentliga verksamheten är i många avseenden lovvärd, men den medför också betydande risker. Som redovisats ovan medför systemet med monopolskydd kopplat till prestationstvång stora problem, men det innehåller också ett positivt inslag i form av en regionalpolitisk effekt. Visserligen är det omöjligt att beräkna storleken och effektiviteten i denna effekt, men den finns där likafullt.

En avreglering som tar hänsyn till de regionalpolitiska konsekvenserna kommer att medföra mycket stora förbättringar genom att såväl den avreglerade verksamheten som regionalpolitiken blir effektivare och ändamålsenligare. En avreglering, som inte tar några sådana hänsyn, kan komma att bli förödande.

Kommunikationer och trafik måste avregleras, genomgripande och så snabbt som möjligt. Det måste dock ske med beaktande av att det kan krävas andra regionalpolitiska instrument som ersättning för dem som försvinner.

13. Affärsverken

Televerket, postverket, SJ, luftfartsverket och sjöfartsverket är affärsverk som sorterar under kommunikationsdepartementet. Verken är, sedda ur ett

internationellt perspektiv, välskötta och effektiva. Deras uppbyggnad och verksamhet har dock flera inbyggda brister.

Affärsverken är en del av staten. Vi är principiellt emot att staten bedriver affärsverksamhet, vilken kan handhas av privata företag. Affärsverksformen innehåller en rad institutionella hinder, vilket resulterar i att ett affärsverks ledning och styrelse saknar möjlighet att driva verksamheten lika rationellt som dess konkurrenter. Inom affärsverken blandas dessutom myndighetsutövning och affärsverksamhet, vilket är negativt för den kommersiella verksamheten och skapar misstro från konsumenternas sida.

I rapporten "Bättre affärsverk" presenterade en arbetsgrupp inom moderata samlingspartiet redan 1983 en rad förslag för att komma till rätta med dessa brister. Några av förslagen har sedan dess genomförts, men det viktigaste förslaget om att affärsverkens kommersiella verksamhet skall byta företagsform och ombildas till aktiebolag kvarstår att förverkliga. I samband med byte av företagsform bör en gemensam instans skapas för verkens myndighetsutövande verksamhet.

Flera av affärsverken, som t.ex. SJ, äger en rad dotterbolag. Flera av dessa bedriver verksamhet som direkt konkurrerar med moderföretagets. ASG och Scandinavian Ferry Lines är exempel på företag inom SJ-koncernen som av olika anledningar bör avyttras.

Affärsverken bör reformeras. Tidigare har i särskilt avsnitt behandlats vissa principiella finansieringsfrågor, vilka tillsammans med principerna om fri konkurrens och marknadsanpassning bör ligga till grund för förändringarna. Regeringen har aviserat att särskilda förslag skall presenteras rörande affärsverkens framtida verksamhet, liksom för övergång i vissa fall från anslagsmyndigheter till affärsdrivande verk. Vi återkommer med konkreta förslag i anslutning till de aviserade propositionerna.

14. Järnvägarna

Tidigare har endast en bråkdel av järnvägsnätet varit självbärande. Trots stora subventioner varje år kunde de resande inte få en tillfredsställande service.

Genom uppdelningen av det tidigare SJ i två enheter, nuvarande SJ och banverket, har förutsättningar skapats för konkurrens inom tågtrafiken. Eftersom det kommer att bli möjligt att konkurrerande företag driver trafik på samma spår är det viktigt att lika villkor gäller för alla företag. Enligt vår mening bör därför trafikledningen överföras från SJ till banverket och en oberoende instans ges möjlighet att utbilda och godkänna tågförare, samt att godkänna rullande materiel.

Den nya friare formen för SJ:s verksamhet ger möjlighet till intressanta projekt. Bland annat diskuteras en ny sträckning för att binda ihop Stockholms central med Arlanda flygplats. Andra intressanta projekt rör utvecklingen av höghastighetståg, Scandinavian Link och det s.k. Mälardalsprojektet. För vissa av dessa projekt bör externa samarbetspartners sökas. För Mälardalsbanan bör t.ex. ABB kunna vara en tänkbar partner.

Runt om i världen pågår nu en intensiv utveckling av järnvägarna. Vägtrafikens miljöproblem har medfört ett helt nytt intresse för järnvägen, inte

minst i Europa. Inom EG har redan påbörjats ett omfattande projekt med höghastighetståg som inte bara berör centrala Västeuropa utan även Storbritannien. Genom höghastighetståg i kanaltunneln kommer London och Paris att hamna på nästan pendelavstånd från varandra. Nord- och Sydeuropa kommer att förbindas och förenas genom ett nät av snabba, bekväma och miljövänliga förbindelser. Sverige kan bli en del av denna gemenskap genom en medveten satsning på utveckling av tågtrafiken inom vårt land och, inte minst, genom att knyta ihop vårt järnvägsnät med det europeiska via en fast förbindelse över Öresund.

Vi kommer att framlägga våra övriga förslag i järnvägsfrågorna i anslutning till den särskilda proposition i ämnet som aviserats till februari.

15. Europeisk trafikpolitik

En gemensam transportmarknad inom EG har beslutats fr o m 1993. Redan nu har flera avregleringsbeslut fattats av EG-kommissionen och transportministrarna inom EG.

Vad gäller flyget kommer dessa beslut att leda till att mycket starka knutpunkter inom det internationella luftfartsnätet uppkommer. Ytterligare en effekt blir med stor säkerhet samarbetskonstruktioner eller fusioner av flygbolag. Konkurrensen mellan dessa allt effektivare bolag medför, liksom tidigare i USA, en effektivisering och en press nedåt på priserna.

För SAS del kan det vara en stötesten i denna utveckling att vara delvis statsägt. Eftersom bolaget numera är mycket starkt, och också söker samarbetspartners världen över, bör således de statliga andelarna i bolaget säljas. Att SAS betraktas som ett bolag inom EG är vidare en angelägen fråga.

Transportbranschen i övrigt undergår redan en rad förändringar och förändringar inom EG-marknaden. Åkerinäringen strävar mot att harmonisera sin verksamhet i enlighet med de regler som gäller eller kommer att gälla inom EG. Risker finns för en förskjutning av EG-marknadens tyngdpunkt söderut, vilket kan vara särskilt besvärande för Sverige med sitt perifera läge. En snabb anpassning till EG:s regler är nödvändig. Liksom för flyget är detta en förutsättning för näringslivets livskraft och därmed för fortsatt och förbättrat välbefinnande.

Vi förutsätter att för harmoniseringen behövliga lagändringar föreslås efter hand.

16. Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att stat och kommun bör reducera antalet regler och förordningar inom trafikpolitiken,
2. att riksdagen beslutar att de olika trafikgrenarna skall ges ett ökat kostnadsansvar i enlighet med vad som anförs i motionen,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om ekonomiskt stöd till olika trafikgrenar,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i mo-

tionen anförts om att marknadsanpassade mekanismer för att finansiera och styra infrastrukturen bör användas när så är möjligt,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om infrastrukturens betydelse för att uppväga kostnadsnackdelen av stora avstånd,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjligheterna för investerare att tillgodogöra sig värdet av positiva externa effekter,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att möjligheten att skattefinansiera underskott i affärsverksamhet avskaffas,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att utformningen av ekonomiska styrmedel skall bygga på miljöeffekterna och inte viss teknik,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om användande av miljöavgiftsmedel för att stimulera framtagandet av ny teknik och nya mätmetoder,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utformningen av ekonomiska styrmedel,

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

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avgiftsfinansiering av broar och vägar,

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om målsättningen för drift och underhåll av vägar,

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kalkyler över olika vägprojekts samhällsekonomiska avkastning,

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om finansiering på den öppna lånamarknaden av vissa investeringskostnader,

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ändrad företagsform för vägverket,

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

18. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fasta förbindelser över Öresund,

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

20. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den regionala och lokala trafiken,

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

22. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikhuvudmännens trafik i egen regi,

23. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om landstingens engagemang i länstrafikbolagen,

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

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

26. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att marknadsanpassa samtliga teleavgifter och -taxor,

27. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ett svenskt internationellt sjöfartsregister i enlighet med vad i motionen anförts,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att samma svavelkrav bör ställas för dieselbränsle för sjöfarten som för annan verksamhet och att Sverige bör verka för detta genom bilaterala överenskommelser eller genom Östersjökonventionen,']

28. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avveckling av monopol och prestationsplikt,

29. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avreglering och regionalpolitik,

30. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om luftfarten som regionalpolitiskt instrument,

31. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Sverige i internationella sammanhang bör verka för skärpta miljökrav på flyget,

32. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att koncession på de mest lönsamma inrikeslinjerna inte skall vara förbehållet SAS,

33. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att regeringen bör uppta förhandlingar med Danmarks och Norges regeringar om en total privatisering av SAS,

34. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om europeiskt trafiksamarbete.

Stockholm den 23 januari 1990

Mot. 1989/90
T215

Carl Bildt (m)

Lars Tobisson (m)

Anders Björck (m)

Rolf Clarkson (m)

Ann-Cathrine Haglund (m)

Gullan Lindblad (m)

Arne Andersson (m)
i Ljung

Ingegerd Troedsson (m)

Görel Bohlin (m)

Rolf Dahlberg (m)

Gunnar Hökmark (m)

Bo Lundgren (m)

Sonja Rembo (m)

