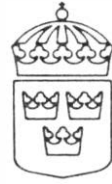


Motion till riksdagen

1988/89:T234

Av Kenth Skårvik m.fl. (fp)

Trafikpolitiken



Mot.
1988/89
T234–236

1. Inledning

Att människor och gods kan färdas effektivt och snabbt mellan olika landsdelar är närmast en självklarhet i en välfärdsstat, och en förutsättning för fortsatt utveckling. Den snabba utvecklingen inom bl a kommunikationsteknologin understryker ytterligare behovet av goda kommunikationer. Samtidigt som tekniken medger ökade möjligheter till överföring av budskap ökar behovet av direkta personkontakter. De moderna synsätten vad gäller materialhantering och lagerhållning, innefattande system med "sista minuten"-leveranser, ställer stora krav på snabba och säkra transporter.

Folkpartiet har sedan länge anlagt en samhällsekonomisk grundsyn på trafikpolitiken. Denna tar sig bl a uttryck i två huvudtankar. Den ena gäller investeringarna inom trafikområdet och den andra avgifterna.

Trafikinvesteringarna måste ske utifrån ett tillfredsställande samhällsekonomiskt beslutsunderlag, där alla intäkter och kostnader över tiden vägs samman. Detta gäller även svårsmätbara kostnader, som miljöpåverkan, trafiksäkerhet och regionala effekter.

De rörliga avgifterna bör i princip avspegla marginalkostnaderna för det valda transportmedlet. Varje trafikslag och varje trafikant skall bära sina egna samhällsekonomiska marginalkostnader, innefattande bl a miljöpåverkan och eventuellt ökade risker i trafiken.

Vi kan konstatera att denna syn låg till grund för 1988 års trafikpolitiska beslut. Flera av de konkreta förändringarna – tillkomsten av banverket kan nämnas som exempel – återspeglar ett samhällsekonomiskt synsätt. Det trafikpolitiska beslutet utgör således en god grund att bygga vidare på när det gäller förverkligandet av samhällsekonomiskt rationella pris- och kostnadsförhållanden inom transportsektorn. Samtidigt anser vi att det finns behov av ytterligare förändringar för att nå detta mål. Dels måste friheten, och därmed konkurrensen mellan trafikföretagen, inom trafiksektorn öka. Dels krävs förändringar rörande miljöpåverkan, trafiksäkerhet och regionala effekter.

2. Ökad frihet

Trafiknäringen kännetecknas fortfarande av många regleringar, koncessioner m m. De lättnader som hittills genomförts av detta regelverk är enligt vår mening inte tillräckliga. En ökad frihet, och därmed ökade möjligheter

till konkurrens mellan de företag som producerar trafik tjänster, är nödvändig för att säkra att taxorna bringas i överensstämmelse med marginalkostnaden – ett faktum, som underströks av bl a statens pris- och konkurrensverk vid upprepade tillfällen. I denna motion framförs en rad förslag i avreglerande riktning.

Ansvar för samhällets infrastruktur bör åvila staten. Samtidigt är en större flexibilitet i fråga om finansiering och drift nödvändig. Det är inte alltid möjligt eller önskvärt att via skatteintäkter finansiera i och för sig nödvändiga investeringar i infrastruktur. Olika former bör kunna prövas. Vägavgifter utgör en sådan, och vi noterar med tillfredsställelse att även regeringen nu insett detta och avser ge vägverket i uppdrag att utreda och redovisa förutsättningarna för en avgiftsfinansiering av väghållningen.

Vi anser dessutom att privata företag och konsortier bör kunna anlitas och nya former för hel eller delvis icke-statlig finansiering prövas. En rätt att ta ut vägavgifter möjliggör sådan finansiering. Ett företag kan också ha intresse för att en vägsträcka byggs tidigare än planerat och därför vara beredd att finansiera denna. Staten kan sedan leasa av företaget under ett antal år. Metoden förutsätter att vägverket bereder utrymme för leasingkostnaden inom väganlaget. Denna finansieringsmodell bör prövas för hamnutbyggnad, broar och vägavsnitt.

Också när det gäller driften på redan existerande infrastruktur bör nya lösningar prövas. Ett större mått av entreprenadförfarande skulle bidra till konkurrens och ökad effektivitet.

I fråga om länstrafikbolagen skulle denna modell medföra att deras huvuduppgift blir att handha upphandling av transporttjänster. Genom att skilja producentrollen från inköpsrollen nås flera syften: om bolagen inte har egna monopol ökar möjligheterna att uteslutande se till bästa lösning ur konsumenternas synvinkel. Med konkurrens mellan de trafikbolag som erbjuder sina tjänster minskar kostnaderna. Vi anser inte att det bör vara meningen att länstrafikbolagen nödvändigtvis upphandlar all busstrafik eller tågtrafik i ett län hos samma företag. Om flera mindre och större trafikföretag vill komma in på marknaden och slåss om kunderna bör de få göra det på samma villkor. Det erbjuder rättvisare villkor för företagandet i branschen. När länsbolagen sköter upphandling i stället för att producera tjänsterna själva minskar deras och därmed skattebetalarnas kostnader: administrationen kan bantas, kapital behöver inte bindas i egna fordon etc. På de sträckor och tider där det är svårt att få lönsam trafik anser vi det naturligt att länsbolagen använder driftbidrag för att se till att nödvändig trafik kommer till stånd.

De flesta länsbolagen upphandlar i själva verket redan idag transporttjänster externt. Vi anser att metoden bör få större utbredning, och prövas även inom områden där den ännu är ovanlig eller inte alls förekommer. Länsbolagen måste också samarbeta interregionalt, och deras styrelser få en sådan sammansättning att allmänhetens insyn tillgodoses och politiskt ansvar kan utkrävas.

3. Miljöförbättringar

Mot. 1988/89
T234

Vid sidan om att öka friheten inom trafiksektorn medför ett samhälls-ekonomiskt synsätt att de dolda, ofta svårmatbara, kostnaderna måste tydliggöras ytterligare. I hög utsträckning gäller det miljöeffekterna. Trafiken utgör idag en av de dominerande källorna till luftföroreningar, och spelar även en roll i samband med andra miljöproblem. Trafikpolitiken blir därmed nära sammanflätad med miljöpolitiken.

I en särskild motion om trafik och miljö utvecklar vi närmare våra krav i syfte att skapa en miljövänligare trafik. I denna presenteras förslag som bygger på att miljöhänsynen skall visa sig i ekonomiska styrmedel, kompletterade med administrativa begränsningar. Grundläggande för synen på trafikens miljöpåverkan måste vara vad naturen tål.

4. Trafiksäkerhet

Trafiken skördar varje år kring 1000 dödsoffer, varav runt 800 i vägtrafiken. Därutöver skadas totalt nära 20 000 personer. Som påpekas i propositionen visar statistiken för 1988 en ökning av antalet personskadeolyckor.

Sambandet mellan höga hastigheter på våra vägar och olycksfallsfrekvens är väl kartlagt. Ett förstahandsmål måste vara att se till att dagens hastighetsgränser hålls. Det kräver sannolikt både mer information och en intensifierad trafikövervakning. Frågor kring hastighetsövervakning utvecklas närmare i vår motion om trafik och miljö.

Skärpta åtgärder behövs också mot dem som kör alkoholpåverkade. De som återfaller i rattonykterhet måste behandlas och kontrolleras så att risken för återfall minimeras. Staten bör också i lagstiftningen göra tydligare att alkohol och trafik inte hör ihop. Dagens normer för rattonykterhet inbjuder snarast till osäkerhet. Enlig vår mening bör gränsen i stället sättas så nära 0,0 promille som mättekniken tillåter. I vår motion om kampen mot missbruk utvecklas dessa ståndpunkter närmare.

De frivilliga organisationerna på trafikens område utför stora insatser för att sprida information och skapa medvetenhet om ett trafiksäkert uppträdande. Det är angeläget att nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, NTF, på ett effektivt sätt slussar medlen vidare till sina samarbetsorganisationer. NTF har hemställt att nuvarande bidrag skall räknas upp med 2 miljoner kronor. I budgetpropositionen tillmötesgår inte regeringen detta äskande fullt ut. Från folkpartiets sida föreslår vi att NTF tilldelas det bidrag de äskat – 30,2 miljoner kronor. Detta innebär att vi föreslår att NTF tilldelas 800 000 kronor utöver vad regeringen föreslagit.

5. Regionalpolitik

Goda kommunikationer är en viktig förutsättning för regional utveckling. Även ur regionalpolitiskt perspektiv är det positivt om trafikgrenarna får konkurrera på samhällsekonomiskt likartade villkor. Då kommer kostnaderna för skilda trafikslag att visa sig tydligt, och underlag skapas därmed för rationella beslut om den regionala trafikförsörjningen.

Folkpartiet vill att den vägledande principen inom regionalpolitiken i högre grad bör vara generella stödssystem och lokal/regional frihet. Det trafikpolitiska beslutet innebar en sådan decentralisering i och med att beslut om järnvägstrafik flyttades till regional nivå. Vi vill understryka vikten av att den regionala trafikpolitiken samordnas med andra sektorer av vikt för regional utveckling. Det gäller både länsorganen, högskolan och utvecklingsfonderna.

Vi tycker att det är riktigt att de regionala hänsynen bli tar formen av att staten köper persontrafik på stombanerna och därmed tryggar interregional trafik på stornätet. Den modell som tillämpas idag är att villkoren för upphandlingen avgörs i förhandlingar mellan Transportrådet och SJ. När SJ konstaterar att trafik längs en viss sträcka inte är lönsam vänder man sig till staten för att få ersättning för att trafikera den.

Enligt vår mening bör upphandlingen av trafiktjänsterna ske i konkurrens. De bör läggas ut på entreprenad till andra trafikförordnare än SJ om det visar sig mera kostnadseffektivt. Detta skulle betyda att ett öppet anbudsförfarande ingick i rutinerna för upphandlingsprocessen. Därmed skulle det inte längre vara självskrivet att endast SJ skall bedriva regionalpolitiskt motiverad tågtrafik på stombanorna mot statlig ersättning.

I folkpartiets regionalpolitiska motion konstateras att det persontransportstöd som infördes för några år sedan är ett värdefullt inslag i den regionalpolitiska stödarsenalen. Vi vill dock understryka vikten av att även denna regionalpolitiska stödform öppnas för fler verksamheter. Persontransportstöd bör inte bara omfatta anställda utan även egenföretagare. Därmed kan stöd i ökad grad ges även till de mindre företag som i dag spelar en allt större roll för den regionala utvecklingen.

De förslag till ökad frihet inom flyget, som beskrivs längre fram i denna motion, har även regionalpolitiska motiv. En balanserad regional utveckling har allt att vinna på att tvärförbindelserna ökar i vårt land, att man inte – som i dag – så ofta är tvungen att flyga via storstäder.

6. Handikappanpassning

Det är viktigt att handikappanpassningen förbättras i kollektivtrafiken. Kostnaden för den kommunala färdtjänsten ligger kring en miljard kronor, medan bidraget till handikappanpassning av lokal och regional kollektivtrafik består av ett engångsanslag på 50 miljoner kronor. Om handikappanpassning av kollektiva trafikmedel genomförs minskar successivt behovet av färdtjänst.

I folkpartiets handikappolitiska motion föreslås ytterligare en avsättning på 50 miljoner kronor till handikappanpassning av lokal och regional kollektivtrafik utöver det ovan omnämnda engångsanslaget. Vi pekar också på behovet av att regeringen ser över möjligheterna till mer allmänna system av stimulanser för handikappanpassning av kollektivtrafiken. Det är av stor vikt att de handikappades behov tillgodoses när vi nu står inför en period då järnvägen och länstrafiken förutsätts investera i nya vagnar och fordon.

7. Trafikgrenarna

Mot. 1988/89
T234

I det följande går vi igenom de frågor som är specifika för respektive trafikslag och hur vi anser att trafikgrenarna bäst kan fås samhällsekonomiskt lönsamma.

7.1 Järnvägstrafiken

Av alla trafikfrågor är järnvägen och dess omorganisation den för närvarande mest omdebatterade. Sverige står inför ett viktigt beslut när järnvägens framtid nu skall avgöras. I många andra länder har det satsats kontinuerligt på ny teknologi och förbättrad vagnpark. I Frankrike finns t ex tåg som gör sträckan Paris – Lyon i 270 km/timme, och på den sträckan konkurrerat ut flyget. De japanska tågen är också kända över världen för sina höga hastigheter och moderna komfort. I inrikesflygets förlovade hemland, USA, har tågen kraftigt stärkt sin ställning i förhållande till flyget på sträckan Washington D.C. – New York City. I Sverige däremot har järnvägen under många år behandlats styvmoderligt. När nu en upprustning blivit nödvändig blir följaktligen kostnaderna desto större.

Järnvägen har sina fördelar på främst fyra områden:

- den är ett oslagbart masstransportmedel, såväl inom persontrafik som godstrafik. Det innebär att järnvägstransporter är mest motiverade där stora godsflöden och många människor finns.
- den är ett mycket miljövänligt transportsätt. Inga andra moderna persontransporter kan konkurrera med tågen i detta avseende.
- den är ett energisnålt transportsätt.
- den är ett trafiksäkert transportsätt. ATC-systemet gör den svenska järnvägen till den minst olycksdrabbade i Norden. Även i internationell jämförelse ligger den svenska järnvägen bra till.

Trots dessa fördelar har SJ inte kunnat hävda sig tillräckligt väl i konkurrensen med andra transportsätt. I genomsnitt är t ex beläggningen endast 12 procent av tillgängliga platser för persontrafiken. Att åka tåg och att utnyttja järnvägen för godstransporter måste helt enkelt göras attraktivare i förhållande till landsvägstransport på längre distanser. SJ skall satsa där företaget kan bli bäst jämfört med alternativen. För persontransporterna innebär det de medellånga distanserna och nattrafiken. För godstrafiken innebär det att kombinationer av lastbilstrafik och järnväg måste göras flexibla och snabbare. T ex är s k kombitrafik ett bra alternativ.

Omorganisation

Minst lika viktigt som ytterligare ekonomiska medel till SJ, är att SJ får en organisation och en juridisk struktur som underlättar för företaget att möta tidens krav. I klartext innebär detta att driftsdelen måste utformas som ett aktiebolag, med den större flexibilitet och självständighet som den företagsformen ger. Det är kanske inte omöjligt att få verksamheten effektiv och lönsam i affärsverksform, men det skulle definitivt gå lättare och ha större utsikter att lyckas i bolagsform.

Detta innebär inte att företaget nödvändigtvis måste privatiseras. Skäl finns dock att pröva frågan om delat ägarskap. Det mest angelägna är att rollfördelningen mellan ägare och operativ verksamhet renodlas. Ytterligare en fördel med bolagsformen är att ägaren/staten, efter en anpassningsperiod, lättare kan ställa krav på resultat och avkastning. Den princip som fastslogs i 1979 års trafikpolitik, och som upprepades i samband med 1988 års trafikpolitiska beslut, innebär just att varje trafikslag skall bära sina egna kostnader. SJ har större förutsättningar att göra det, utan årliga statsbidrag, om ledningen ges friare händer för den operativa verksamheten.

Den rollfördelning som nu skapats mellan trafikantordnare och banverket, och som skulle renodlas om SJ fick verka i bolagsform, medger möjligheter till ytterligare frihet inom järnvägssektorn. I det regionalpolitiska avsnittet ovan har vi beskrivit ett system där driften kan handhas av andra företag vid sidan om SJ. På sikt bör detta vidgas till att allmänt medge möjlighet för andra trafikantordnare än SJ att trafikera viss sträcka med egna eller hyrda vagnar.

Investeringar

Järnvägens fördelar i förhållande till övriga trafikslag ger också en god vägledning till vilka projekt som SJ bör satsa på, nämligen upprustning och nybyggnad i folktäta områden och sträckor där snabbtåg kan bli ett alternativ till flyget. Folkpartiet har sedan början av 1970-talet hävdats att snabbtåg på medeldistanser kan bli ett konkurrenskraftigt alternativ. Vi noterar med tillfredsställelse att denna tanke nu håller på att förverkligas.

Med de kriterier vi nämnt för var järnvägsinvesteringar kan bli lönsamma utkristalliserar sig vissa projekt framför andra. Dels är det uppenbart att relativt små belopp på vissa sträckor kan förbättra framkomligheten och smidigheten och därmed lönsamheten avsevärt. De begränsade investeringsmedlen bör därför fördelas på ett större antal projekt i stället för ett fåtal projekt. Flera projekt bör kunna påbörjas parallellt och ge god avkastning relativt snart. Hit hör t ex Bergslagsbanan. Det skulle ge Bergslagen en reell möjlighet till utveckling och öka järnvägens andel av persontrafiken i en miljömässigt hårt belastad region.

Befolkningsunderlaget runt Mälaren är stort och förbättrade kommunikationer skulle avlasta den expansiva stockholmsregionen, d v s väsentligt förbättra pendlingsmöjligheterna till/från näraliggande städer. Den samordnade lösningen av trafiken runt Mälaren med Mälärbanan och Svealandsbanan bör därför snarast påbörjas.

Detsamma gäller Arlandatåget, som om det fick sträckningen Södertälje–Stockholm–Uppsala och knöts ihop med Mälärbanan/Svealandsbanan enligt SJs beräkningar skulle innebära miljöförbättringar motsvarande 15 trafikfria dygn årligen. Möjligheterna att få Arlandabanen lönsam är så stora att vi inte tror att det finns några hinder att privatfinansiera den delen. Det skulle ge investeringsutrymme för andra bandelar. Även för andra projekt bör alternativa finansieringsformer övervägas.

Övriga projekt bland dem som vi anser helt eller delvis bör rymmas inom tioårsperspektivet och de tio miljarderna är bl a Köpenhamn–Göteborg–Oslo, Västkustbanan, Kust till kust och snabbtåg Sundsvall–Stockholm.

Banverket har äskat 147 miljoner kronor för verksamhetsåret 1990 för fortsatt utbyggnad av Västkustbanan. Regeringen deklarerar dock att man inte är beredd att avsätta särskilda medel för dubbelspårsutbyggnad, och det belopp som föreslås tilldelas banverket för Västkustbanan är därför avsevärt mindre än vad banverket äskat. Från vår sida vill vi understryka vikten av att Västkustbanan kan byggas ut. Utbyggnaden är viktig icke minst mot bakgrund av behovet av att kunna minska biltätheten i Göteborgsområdet, där problemen med luftföroreningar är stora. Vi föreslår därför en fördubbling av det anslag regeringen medgivit.

Enligt vår mening bör sålunda ett anslag om 50 miljoner kronor beviljas under titeln Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar.

Enligt vår mening vore det värdefullt om banverket medgavs större frihet att självständigt göra prioriteringar inom den investeringsram riksdagen fastställde 1988.

Vi föreslår mot denna bakgrund att banverket ges möjlighet att lånefinansiera delar av investeringsverksamheten. Kostnaderna för dessa lån kan senare räknas av från banverkets ram och därmed få karaktär av en förskottering av medel inom den 10-årsram för investeringar som riksdagen tidigare godkänt. Därmed skulle banverket få ökade möjligheter att själv avgöra olika projekts placering i tiden. Denna modell skulle t ex lösa de finansieringsproblem som banverket i dag brottas med vad gäller Västkustbanan, och medge ett förverkligande av projektet i enlighet med verkets planer.

SJs stationer måste också bättre anpassas till praktiska övergångar mellan buss och tåg, respektive bil och tåg. De flesta stationer är slitna och gamla och behöver en rejäl upprustning. Folkpartiet har vid flera tillfällen motionerat om inrättandet av s k trafikcentra och vi noterar nu med glädje att regeringen tagit fasta på denna idé. Detta öppnar möjligheter att skapa rationella trafikcentra i många större tätorter. Kommuner, SJ och näringsliv kan samverka och bygga nya trafikcentra med plats för tåg, buss, taxi och goda parkeringsmöjligheter. I många fall kan de kombineras med affärer och andra serviceinrättningar, vilket kan bidra till finansieringen. Det nya banverket bör även kunna välja att sälja hela eller delar av det som tidigare var SJs fastighetsbestånd.

Utförsäljning av dotterbolag

Ett viktigt bidrag till den sanerade balansräkning som måste bli ett av resultaten av omstruktureringen, skulle ges genom en utförsäljning av bolagen inom Swedcarrier. Swedcarrier hade från början till syfte att vara ett komplement till järnvägen och att stärka de spårbundna transporternas konkurrensförmåga. På 1970-talet började emellertid en expansion och differentiering, delvis till följd av ökade satsningar på lastbilstrafikens område men framför allt genom att delar av SJ:s engagemang inom färjetrafiken övertogs av bolaget.

Sedan 1 januari 1986 är Swedcarrier ombildat till förvaltningsbolag med organisatorisk placering mellan SJ och dotterbolagen. Swedcarrier omfattar därmed en rad verksamheter, bland andra ASG AB, GDG Biltrafik AB, och AB Trafikrestauranger, AB Svelast, Scandinavian Ferry Lines AB, och omsatte 1987 7.8 miljarder med närmare 11 000 anställda. Räntabiliteten för Swedcarrierkoncernen var 1987 17,7 %. Avkastningen på totalt kapital var 1987 9 %, vilket är över genomsnittet för de största transportföretagen.

Flera av bolagen inom Swedcarrier torde vara attraktiva för utomstående intressenter och förutsättningarna att för de flesta av dem få ut bra marknadsmässiga priser vara goda. För SJ innebär de ett positivt tillskott. SJ-koncernen är i skriande behov av nytt kapital och en sanerad balansräkning. Vi förordar därför att SJs ledning ges möjlighet att avyttra ett antal av Swedcarriers dotterbolag, i första hand de som är artfrämmande och som inte utgör affärsmässiga komplement till den huvudsakliga transportverksamheten på järnvägen.

I Swedcarrier ingår också restaurangrörelsen Trafikrestauranger. Det finns såvitt vi kan se inga skäl till statligt ägande av restauranger. Den är tvärtom ett utmärkt exempel på sådan verksamhet som kan läggas ut på entreprenad.

7.2 Flygtrafiken

När fusionen mellan Asea och Brown Boveri offentliggjordes sommaren 1987, tillfrågades koncernchefen var huvudkontoret skulle komma att ligga, i Sverige eller i Schweiz? Hans något drastiska svar lär ha blivit "jag ställer mitt skrivbord var som helst i närheten av en internationell flygplats". Sant eller inte, svaret visar ändå på den mycket stora strategiska betydelse som goda flygförbindelser har för Sverige. Dels bor vi i en avsides utkant av världen, dels är avstånden och de regionala skillnaderna stora inom landet.

Detta det snabbaste och modernaste av alla färdssätt måste även fortsättningsvis få expandera i Sverige. Ett väl fungerande inrikesflyg är en förutsättning för att många orter utan järnväg och/eller långt från befolkningscentra skall ha samma chans till ekonomisk utveckling som centralorter och orter med internationellt flyg.

Internationellt pågår idag en process mot avreglering av trafikflyget. Vi vill i detta sammanhang understryka vikten av att svenska flygbolag måste ha möjlighet att konkurrera på lika villkor med utländska flygbolag när avregleringen är genomförd.

Att flyga till Stockholm går bra från nästan alla delar av landet. Däremot är det sämre beställt med direktflyget mellan andra orter. Direktflyg från en Norrlandsort till Södra Sverige finns inte trots att det finns ett stort intresse av att få starta sådana linjer. Det händer att etableringsansökningar avslås pga att SAS och Linjeflyg har företrädesrätt till koncession. Först om SAS och Linjeflyg inte vill driva trafik på viss linje finns det chans för privata flygbolag att driva trafiken. Folkpartiet anser att detta system bör luckras upp när rådande avtal löper ut.

Vidare går det, anser vi att inom ramen för rådande system öka antalet alternativ inom flygtrafiken. För regionalflyget och på sekundärlinjenätet

bör därför luftfartsverket medverka till att det skapas ett större utbud och ökad konkurrens. Ansökningar om nya flyglinjer bör i större utsträckning behandlas positivt.

Flygets miljöproblem måste uppmärksammas mer. Hösten 1988 lade regeringen fram ett förslag om en s.k. miljöskatt på flyget. Från miljösynpunkt riktar vi kritik mot utformningen av systemet, både vad gäller dess styreffekt mot miljövänligare maskiner och nivåerna på miljöskatten. I vår motion om trafik och miljö vidareutvecklas våra ståndpunkter rörande åtgärder för att minska flygets miljöpåverkan.

Flygtrafiken är på vissa tätt trafikerade flygplatser ett miljögissel, framför allt på de stora flygplatserna som uppstår vid täta starter och landningar. En möjlighet att något stävja detta är att införa "peak load pricing" på de värst utsatta flygplatserna, dvs att ta ut högre avgifter vid de tider på dygnet då trafiken är som tätast. Metoden provas på en del internationella flygplatser.

Den ovan föreslagna avregleringen inom flyget bör också kunna bidra till att avlasta de större flygplatserna, framför allt Arlanda. I dag har nästan alla flygförbindelser sin start- eller slutpunkt i Arlanda. Med fler flyglinjer och mindre plan finns kanske ett trafikunderlag för direktlinjer mellan mindre och mellanstora orter. Fler direktförbindelser mellan orter i Sverige utan omstigning på Arlanda är önskvärt.

Det stora trycket på Arlanda visar på möjligheten att finansiera den nya terminalen med höjda start- och landningsavgifter. Dessa, i kombination med de avregleringar vi ovan förordat, kan komma att bidra till att flera linjer dras så att Arlanda inte behöver utnyttjas för flygningar mellan två andra orter i Sverige i den utsträckning som idag är fallet.

Den regionalpolitiska effekten av en successiv avveckling av resultatutjämningsbidraget till vissa flygplatser anser vi att det i god tid bör utredas vilka konsekvenserna blir. Det bör inte få uppstå något glapp som onödigt fördröjer besked till flygplatshuvudmännen om framtiden.

7.3 Vägtrafiken

Väg- och gatunätet är vårt största transportsystem och en förutsättning för det moderna samhället. Av vägnätets totalt drygt 400 000 km svarar vägverket för statsvägnätet på 100 000 km. Det övriga vägnätet består av kommunala vägar och gator och enskilda vägar. Vägarna gör det möjligt att transportera personer och gods mellan praktiskt taget alla platser på det svenska fastlandet.

Investeringarna i vägsektorn baseras på ett utförligt samhällsekonomiskt beslutsunderlag. I samband med att vägverket arbetade fram underlag för sin flerårsplan för 1988–1997 gjordes samhällsekonomiska bedömningar för nästan 1 000 väginvesteringar på landsbygd och i tätorter. Många väginvesteringar ger god samhällsekonomisk avkastning.

I de större städernas centrala delar betalar bilisten däremot sannolikt inte sina samhällsekonomiska marginalkostnader. De åtgärder som där bör provas presenteras i folkpartiets motion om trafik och miljö. I samma motion presenteras folkpartiets uppfattningar när det gäller prövning av vägprojekts miljövänlighet. Vårt krav är att vägprojekt måste genomgå samma koncessionsprövning som andra verksamheter.

Vägverket har kalkylerat ett investeringsbehov på 67 miljarder fram till sekelskiftet. Vi befinner oss i dag i en situation där underhållet av vägnätet eftersatts, vilket lett till en rad problem – icke minst säkerhetsmässiga. Helt klart är att allmänna medel inte kommer att förslå till de nödvändiga väginvesteringarna.

Nya finansieringsmodeller måste därför prövas förutsättningslöst. Många av de väginvesteringar som för närvarande diskuteras har initierats av näringslivets företrädare som också i flera av fallen visat sig vara beredda att bidra till finansieringen. Text har Atlas Copco, Skanska, Philipsons och Fläkt engagerat sig i Österleden runt Stockholm och ett sextiotal banker och andra företag i Norden formerat sig i Scandinavian Link-konsortiet. Besluten om dessa och andra vägar skall byggas eller inte skall naturligtvis fattas av demokratiskt valda organ. För vissa projekt bör därvid alternativa finansieringslösningar prövas. Vi förutsätter att den utredning om vägavgifter som aviseras i budgetpropositionen också får i uppdrag att överväga denna typ av lösningar.

Även om det är vägverket som skall besluta om vilka vägar som skall få investeringsanslagen anser vi att prioriteringarna här, precis som för järnvägen, bör vägledas av vissa allmänna principer. Dit hör att i första hand satsa på de sträckor som har hög olycksfrekvens och som utgör del av europavägnätet, exempelvis E3, E4, E6. Det är effektiviteten i trafikarbetet som skall vara vägledande för investeringarna. Väginvesteringar är extra viktiga där järnvägen inte kan bli ett konkurrenskraftigt alternativ.

När det gäller regleringarna av yrkestrafiken är det glädjande att regeringen accepterat en del lättnader. Emellertid anser vi inte att de beslut i avreglerande riktning som hittills fattats är tillräckligt långtgående. När det gäller t ex lätta persontransporter med bil har angivits att kommuner och landsting skall utöva ett visst huvudmannaskap. Detta har redan tagits till intäkt för att regleringen delvis skall kunna bestå och kunna utövas på regional nivå. Tillståndsförfarandet har också ersatts bl a med höga ekonomiska trösklar, och när det gäller viss busstrafik kvarstår regler om "trafikpolitisk prövning".

Vandelsprövning, tillståndskrav och andra former av etableringskontroll som innebär generella regleringar av hela branscher måste avskaffas. Endast de etableringskontroller som kan motiveras med kompetens av betydelse för enskilda människors hälsa och säkerhet kan accepteras.

7.4 Sjöfarten

I mitten av 1970-talet bestod den svenska handelsflottan av 616 fartyg med en sammanlagd bruttodräktighet om 7,7 miljoner ton. Antalet ombordanställda uppgick till 24 000. Sommaren 1987, tolv år senare, var handelsflottan decimerad till 424 fartyg och 9 000 ombordanställda.

Under 1988 fattade riksdagen beslut om en rad stödåtgärder till sjöfartsnäringsen. Från och med den 1 januari 1989 införs ett bidrag om 38 000 per helårsanställd sjöman på svenska fartyg i fjärrfart. Sjöfarten skall också få ett bidrag motsvarande sjömansskatten för dessa sjömän. Vi vill påminna om att dessa stöd knappast skulle ha tillkommit om inte flera av opposi-

tionspartierna, däribland folkpartiet, varit pådrivande. Mot bakgrund av introduktionen av dessa stöd ser vi ingen anledning till att ha kvar delar av den gamla politiken i form av anslaget till stöd till svenska rederier (anslag E7) om 25 miljoner.

Sverige bör inrätta ett internationellt fartygsregister i syfte att möjliggöra för redarna att operera vissa svenskägda fartyg på internationella kostnadsvillkor. Sådana register håller på att upprättas i flera av våra konkurrentländer. Det senaste exemplet är Västtyskland. Därmed har åtta europeiska länder etablerat sådana register, däribland Danmark och Norge.

Den s k flagglagen från 1977 begränsar de svenska rederiernas handlingsfrihet när det gäller att disponera tonnaget. Detta innebär nackdelar på en marknad där flexibilitet och rörlighet är viktiga förutsättningar för framgång. Flagglagen bör därför enligt vår mening avvecklas.

Vidare bör nuvarande regler för investeringsfundsutnyttjande ändras så att dessa fonder kan utnyttjas för investeringar i begagnade fartyg. En sådan liberalisering skulle öka förutsättningarna för näringen att attrahera nytt kapital och nya ägare. I många andra länder har de viktigaste exportbranscherna också stora intressen i sjöfarten.

Miljöaspekter måste spela en större roll även när det gäller sjöfarten. Det gäller såväl dumpningsföreskrifter som sådant som luftföroreningar, buller och andra problem vid gång i trånga farleder m m. I folkpartiets motion om trafik och miljö utvecklas dessa krav närmare.

1987 inrättades under motstånd från folkpartiet ett register för fritidsbåtar. I budgetpropositionen görs klart att registret inte vunnit någon större framgång hos båtägarna, trots den låga avgiften för registrering. Att döma av de förväntade intäkter som redovisas i statsbudgeten förväntar regeringen att registrets kostnader kommer att överstiga intäkterna även nästa år. Argumenten för registrets existens har enligt vår mening knappast stärkts under senare tid, och vi föreslår därför att det avskaffas.

8. Televerket

Statens avkastningskrav på sin ägarandel i televerket är satt på en relativt låg nivå. Televerket har visserligen mycket stora investeringsbehov och möter i och med det uppluckrade monopolet en intensivare konkurrens än tidigare. Vi välkomnar denna utveckling. Emellertid anser vi att televerket bör klara sin konsolidering även om staten kräver en något högre avkastning på sitt kapital. Vi föreslår därför att avkastningskravet räknas upp så att inleveransen från televerket till staten blir 450 milj. kr. mer än regeringen räknar med.

Hemställen

Med hänvisning till vad som anförs i motionen hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs rörande mål och riktlinjer för trafikpolitiken,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionens avsnitt 2 anförs om en avreglering av trafikslagen,

3. att riksdagen beslutar anslå 30.2 miljoner kronor i bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (anslag C 3).

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionens avsnitt 5 anförs rörande statens upphandling av järnvägstrafik.

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om förändring av affärsverket SJ till aktiebolag.

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om privatfinansiering av Arlandabanan.

7. att riksdagen beslutar anslå 50 miljoner kronor till särskilda nyinvesteringar i stombjörnvägar (anslag D 4).

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om möjligheter för banverket att lånefinansiera nyinvesteringar i järnvägar.

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om avyttring av Swedcarriers dotterbolag.

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om avreglering av inrikesflyget.

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om finansieringen av den nya inrikesterminalen på Arlanda.

12. att riksdagen beslutar att endast kontroll av kompetens och säkerhet på trafikområdet skall utgöra grund vid prövning av ansökan om trafiktillstånd.

13. att riksdagen avslår regeringens förslag under anslaget E 7, stöd till svenska rederier, om 25 miljoner kronor.

14. att riksdagen hos regeringen begär förslag om ett svenskt internationellt skeppsregister.

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om flagglagen.

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om möjlighet att utnyttja investeringsfonder för begagnade fartyg.

17. att riksdagen upphäver lagen (1987:773) om fritidsbåtregister.

18. att riksdagen avslår förslaget om att till fritidsbåtregister (E 2) för budgetåret 1989/90 anvisa ett förslagsanslag på 19 miljoner kronor.

19. att riksdagen beslutar om en sådan uppskrivning av televerkets avkastningskrav att inleveransen till statsbudgeten blir ytterligare 450 miljoner kronor.

Stockholm den 25 januari 1989

Kentth Skärvik (fp)

Hugo Bergdahl (fp)

Anders Castberger (fp)

Ingrid Hasselström Nyvall (fp)