

Till finansutskottet

Finansutskottet beslöt den 17 april 1997 att bereda övriga utskott tillfälle att avge yttrande över 1997 års ekonomiska vårproposition (prop. 1996/97:150) i vad avser den ekonomiska politiken och utgiftstaket (yrkandena 1–8), tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1997 (yrkandena 9–11 och 19–68) samt vissa skattefrågor (yrkandena 69–79) jämte de motioner som kan komma att väckas, i de delar som berör respektive utskotts beredningsområde.

I detta yttrande behandlar trafikutskottet propositionens yrkanden 6 och 68, i de delar som avser trafikutskottets beredningsområde, samt yrkandena 58–60.

Vidare behandlar utskottet följande motioner:

- 1996/97:Fi42 yrkande 7 (delvis) av Carl Bildt m.fl. (m),
- 1996/97:Fi43 yrkande 5 (delvis) av Lars Leijonborg m.fl. (fp),
- 1996/97:Fi44 yrkandena 5 (delvis), 27 och 75 av Gudrun Schyman m.fl. (v),
- 1996/97:Fi45 yrkandena 41 (delvis), 48–49 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp),
- 1996/97:Fi46 yrkande 4 (delvis) av Alf Svensson m.fl. (kd),
- 1996/97:Fi53 av Lennart Fremling (fp),
- 1996/97:Fi58 av Sten Östlund (s) och Elving Andersson (c),
- 1996/97:Fi70 av Ulf Björklund (kd),
- 1996/97:Fi78 yrkande 2 av Kjell Ericsson (c),
- 1996/97:Fi88 av Per Westerberg m.fl. (m).

1 Förslag som avser den ekonomiska politiken och utgiftstaket

1.1 Regeringens förslag

Preliminär fördelning av utgifter på utgiftsområden under åren 1998–2000

Regeringen föreslår bl.a. (yrkande 6) att riksdagen godkänner den preliminära fördelningen av utgifterna på utgiftsområden under åren 1998–2000 enligt tabell 5.8 i propositionen. Under ett totalt utgiftstak för staten åren

1998–2000 på respektive 719,9, 734,5 och 743,4 miljarder kronor återfinns en fördelning av dessa belopp på 27 utgiftsområden.

Utgiftsområde 22: Kommunikationer omfattar investeringar i samt drift och underhåll av vägar och järnvägar. Utgiftsområdet omfattar även sjöfart, luftfart, post, telekommunikationer, forskning samt övergripande IT-frågor. De totala utgifterna för utgiftsområdet uppgår under år 1997 enligt statsbudgeten till 25,1 miljarder kronor, varav ca 22 miljarder kronor utgörs av utgifter för vägar och järnvägar.

Riksdagen beslutade i mars 1997 (prop. 1996/97:53, bet. TU7, rskr. 174) om en utveckling av transportinfrastrukturen som skall främja ett miljöanpassat och trafiksäkert transportsystem och bidra till tillväxt och sysselsättning i alla delar av landet. Denna inriktning skall ligga till grund för trafikverkens infrastrukturplaner för perioden 1998–2007.

Regeringen erinrar om att den i budgetpropositionen för år 1997 angav att en samlad bedömning av de ekonomiska konsekvenserna med anledning av Schengenavtalet skulle ges i vårpropositionen. För närvarande saknas emellertid förutsättningar att bedöma dessa konsekvenser på en mer detaljerad nivå. Regeringen framhåller att det är viktigt att anpassningen av de svenska flygplatserna till de krav som Schengenavtalet ställer genomförs på ett sådant sätt att ett operativt tillträde till Schengensamarbetet ej försenas därav. Några särskilda anslagsmedel kan dock inte – betonar regeringen – disponeras för Luftfartsverket eller andra myndigheter för åtgärder i samband med en svensk anslutning till Schengensamarbetet. Med hänsyn till omfattningen av de investeringar som kommer att behövas, bör en viss nedsättning av Luftfartsverkets inleveranskrav kunna ske. Förslag härom kommer i nästa budgetproposition.

Enligt den nu föreliggande propositionen beräknas utgiftsområde 22: Kommunikationer tillföras 1 650 miljoner kronor från och med år 1999 för genomförande av ett *nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling*. Programmet avses omfatta ytterligare medel som behövs för finansiering av vissa infrastrukturinvesteringar som inte ingår i den ordinarie planeringsramen, men som bedöms kunna ge en ökad långsiktig konkurrenskraft, ökade möjligheter till uthållig tillväxt och en ökad sysselsättning. Av den nämnda tabellen över preliminär fördelning på utgiftsområden framgår att ramen för utgiftsområde 22 beräknas för år 1998 till 24,0 miljarder kronor, för år 1999 till 26,5 miljarder kronor och för år 2000 till 27,1 miljarder kronor.

I det nämnda nationella investeringsprogrammet ingår – framhåller regeringen – bl.a. utbyggnad av Botniabanan mellan Nyland och Umeå samt finansiering av reviderade storstadspaket i Stockholm och Göteborg.

En av regeringen tillsatt förhandlingsman har – framgår det av propositionen – regeringens uppdrag att bereda vissa frågor angående utbyggnad av *Botniabanan*. Förhandlingsmannen redovisade i mars 1997 ett förslag till avsiktsförklaring angående finansieringen av Botniabanan. Senast den 1 oktober 1997 skall förhandlingsmannen redovisa ett förslag till avtal mellan staten, lokala och regionala företrädare samt eventuella övriga berörda parter om finansiering, utbyggnadsprinciper och trafikering av Botniabanan. Den redovisade avsiktsförklaringen innebär bl.a. att staten, regionen och Banverket är

överens om att finansieringen av Botniabanan i allt väsentligt är ett statligt ansvar, att banan skall vara i statlig ägo då den är färdigställd och att parterna skall utarbeta ett förslag till finansiering som minimerar behovet av statliga anslagsmedel. Mot bakgrund av den önskvärda komprimerade byggtiden och projektets storlek kan – framhåller regeringen – en lånefinansiering av detta, helt eller delvis, övervägas. Regeringen säger sig slutligen förutsätta att regionen eller andra intressenter åtar sig att ansvara för en väl definierad del av kostnaderna för projektet i det slutliga avtalsförslaget.

Under rubriken *Inlandsbanan* erinrar regeringen om att det nuvarande statliga stödet till banan upphör under år 1998. Statskontoret har på regeringens uppdrag utrett förutsättningarna för framtida järnvägstrafik på banan. Statskontoret föreslår att staten under en övergångsperiod även fortsättningsvis – med ca 43 miljoner kronor per år – skall stödja järnvägstrafiken på Inlandsbanans mest trafikerade delar. Regeringen säger sig ha för avsikt att inom kort återkomma till riksdagen i frågan om fortsatt statligt stöd till Inlandsbanan och framhåller att en finansiell beredskap härför bör skapas.

Regeringen har – framhålls det i propositionen – föreslagit vissa förändringar av *Dennisöverenskommelsen* som innebär att Österleden och Västerleden med anslutningar till E 4 norr och söder om Stockholm utgår ur överenskommelsen. Beslut om Västerledens genomförande och finansiering fattas mot bakgrund av trafikutvecklingen och värderas i den normala infrastrukturplaneringen. Övriga vägprojekt byggs ut enligt planerna. De satsningar på kollektivtrafik som ingår i överenskommelsen berörs inte av förändringarna. Förhandlingar kommer att föras mellan staten och Stockholms kommun om en miljöanpassad helhetslösning för väg- och järnvägstrafiken genom centrala Stockholm. Planerna på ett vägtullsystem i Stockholmsregionen har inte kunnat fullföljas. De planerade vägprojekten Norra länken, Södra länken och norra respektive södra delen av den yttre tvärleden saknar därför en långsiktig och hållbar finansiering.

Göteborgsregionens kommunalförbund har – framhåller regeringen – delvis omarbetat den ursprungliga *trafiköverenskommelsen för Göteborg* till ett nytt förslag. Vägprojekten har dels bantats, dels utökats med andra typer av åtgärder. Förslaget omfattar också en utökad satsning på kollektivtrafik. Därmed förändras fördelningen mellan väg- och kollektivtrafikinvesteringar på ett liknande sätt som i Stockholm. Finansieringen med vägtullar har ersatts med ett mer miljöinriktat vägavgiftssystem som kan bli aktuellt först på några års sikt. I avvaktan på detta är uppgörelsen ofinansierad.

Regeringen framhåller att en långsiktigt hållbar finansiering av trafiklösningen för Stockholm kräver en nettointäkt på ca 1 100 miljoner kronor per år och för Göteborg på ca 500 miljoner kronor per år. I avvaktan på utredningar om hur dessa nettointäkter skall åstadkommas genom en regional finansiering bör kostnaderna för de aktuella projekten i Stockholms- och Göteborgsregionerna enligt regeringen finansieras med anslag anvisade över statsbudgeten fr.o.m. år 1999. Därigenom kan pågående och planerade projekt komma till byggstart utan ytterligare försening. För att erhålla en rationell utbyggnadstakt för vägprojekten bör dessa liksom tidigare finansieras med

1.2 Motionsförslag

Partimotioner

Moderata samlingspartiet, Folkpartiet liberalerna, Miljöpartiet de gröna och Kristdemokraterna har alla i var sin motion framlagt alternativa förslag för utgifterna inom utgiftsområde 22 åren 1998–2000. Vänsterpartiet har lämnat förslag endast avseende år 1998. Hur förslagen förhåller sig till regeringens förslag framgår av följande tabell.

Utgiftsområde 22 Kommunikationer (miljoner kronor)

	1998	1999	2000
Regeringen	23 957	26 459	27 137
Moderata samlingspartiet	- 1 871	- 3 922	- 6 160
Folkpartiet liberalerna	- 3 300	- 3 300	- 3 400
Vänsterpartiet	- 700		
Miljöpartiet de gröna	+ 719	+ 900	+ 1 800
Kristdemokraterna	- 185	- 185	- 185

I det följande återges i sammandrag vad som anförs i motionerna till stöd för alternativa utgiftsramar inom utgiftsområde 22.

Moderata samlingspartiet framhåller (motion Fi42 yrkande 7, delvis) att det finns stora möjligheter att effektivisera de statliga myndigheternas verksamhet genom konkurrensutsättning och bolagiseringar. Varje trafikslags konkurrenskraft skall vara neutral mot andra trafikslag. Regeringens förslag rörande Botniabanan och Inlandsbanan måste granskas med detta som bakgrund. Genom att Dennisöverenskommelsen bröts tidigare i vår står trafiksituationen i Stockholm utan en varaktig lösning. Moderaterna kommer även fortsättningsvis att verka för att trafiksituationen i våra två största städer löses på ett ansvarsfullt sätt. Partiet eftersträvar en lösning där staten tillsammans med kommunerna och trafikanterna tar ett gemensamt ansvar för att lösa finansieringen.

Folkpartiet liberalerna framhåller (motion Fi43 yrkande 5, delvis) att den minskning med drygt 3 miljarder kronor – i förhållande till regeringens förslag – som de föreslår skall åstadkommas genom uppskov med infrastrukturinvesteringar.

Vänsterpartiet framhåller (motion Fi44 yrkande 5, delvis) att man inom utgiftsområde 22 vill bereda rum för bl.a. en sänkning av banavgifterna, upphandling av olönsam järnvägstrafik, biljettstöd för SJ:s persontrafik och ökade kollektiva satsningar m.m. Kostnaderna härför finansieras i huvudsak med en minskning av anslaget för drift och underhåll av vägar. Botniabanan bör byggas snarast, och regeringen bör inom EU verka för att banan tas upp som ett TEN-projekt. I fråga om Inlandsbanan framhåller motionärerna att det ser en fara i resonemanget att endast de mest trafikerade bandelarna skall stödjas. Regeringen bör söka finna en lösning som rör hela banan.

Vänsterpartiet framhåller också (motion Fi44 yrkande 27) att något beslut om svenskt deltagande i Schengensamarbetet inte fattats av riksdagen. Det är beklagligt – säger motionärerna – att regeringen genom det den anför i frågan går handelserna i förväg.

Miljöpartiet de gröna framhåller (motion Fi45 yrkande 41, delvis) att investeringsplanerna för vägar och järnvägar måste omprövas med beaktande av ett mål om god tillgång till kommunikationer i hela landet och drastiskt minskade utsläpp från trafiken. Det betyder att anslagen för byggande av nya vägar kan minskas kraftigt, samtidigt som det behövs en starkt vidgad ram för byggande av järnvägar och länstrafikanläggningar. Vidare avvisar motionärerna regeringens förslag att åren 1999 och 2000 använda statliga medel för finansiering av vägbyggande i storstadsområden inom ramen för de nu spruckna Göteborgs- och Stockholms/Dennisöverenskommelserna. Motionärernas avvisande attityd gäller också det som regeringen anför om Schengensamarbetet. Miljöpartiet är emot samarbetet som sådant. Skulle en svensk anslutning ändå komma till stånd, bör kostnaderna bäras av flygpasagerarna i form av ytterligare luftfartsavgifter.

Kristdemokraterna framhåller (motion Fi46 yrkande 4, delvis) att besparingar kan göras genom rationaliseringar i Banverket och Vägverket. Å andra sidan bör en ökad satsning för bevarande av kommunala flygplatser i skogsläner komma till stånd.

Övriga motionsförslag

I motion Fi53 (fp) framhåller motionären att propositionen anger att det kommer att behövas 1,1 miljard kronor årligen för fortsatta investeringar i Stockholm utöver statliga infrastrukturplaner. Det är angeläget – betonar motionären – att dessa extra medel används för att i möjligaste mån skynda på med kapacitetsökningen av järnvägen söderut från Stockholms central.

I motion Fi58 (s, c) tar motionärerna fasta på uppgiften i propositionen att Göteborgsregionens kommunalförbund delvis omarbetat den ursprungliga trafiköverenskommelsen för Göteborg till ett nytt förslag. Förslaget skiljer sig – framhåller motionärerna – från den ursprungliga Göteborgsöverenskommelse som riksdagen funnit förenlig med de av riksdagen fastställda syftena för storstadsöverenskommelserna. Motionärerna erinrar om att oviss-het om finansieringen av den nämnda Göteborgsöverenskommelsen har medfört stopp för statsbidrag till investeringar i kollektivtrafik, stopp för

vissa vägprojekt som skall finansieras med Vägverkets anslagsmedel och stopp för vägprojekt som skall lånefinansieras. Stoppen bör enligt motionärerna hävas snarast möjligt. Finansieringen för de närmaste åren är ju nu säkrad genom det aviserade anslaget på 500 miljoner kronor för åren 1999 och 2000. Riksdagen bör bemyndiga regeringen att låta Riksgäldskontoret teckna statlig borgen för upp till 2,3 miljarder kronor för tidigare angivet ändamål. Vidare bör riksdagen bemyndiga regeringen att återuppta utbetalningarna till kollektivtrafikprojekten. Riksdagen bör slutligen bemyndiga regeringen att låta Vägverket starta de stoppade vägprojekt som skall finansieras med verkets anslagsmedel.

Enligt motion Fi70 (kd) är det viktigt – när regeringen nu aviserar finansiella resurser för fortsatt trafik på Inlandsbanan – att banunderhållsmedel avsätts så att hela nuvarande sträckningen Mora–Gällivare kan bibehållas och utvecklas. Ca 65 à 70 miljoner kronor per år som banunderhållsmedel torde vara tillräckligt. Ett beslut om Inlandssbanan måste vidare vara långsiktigt, så att inlandets näringsliv kan planera för framtiden och känna sig tryggt.

1.3 Trafikutskottets ställningstagande

Riksdagen ställde sig i mars i år bakom förslag i proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter (bet. TU7, rskr. 174). Riksdagen godkände därmed en inriktning som innebär att åtgärderna i infrastrukturen under åren 1998–2007 skall

- bidra till tillväxt och sysselsättning i alla delar av landet,
- leda till förbättrad transportkvalitet genom en förbättrad befintlig trafikinfrastruktur,
- öka infrastrukturens miljöanpassning,
- minska störningar från trafikbuller,
- utformas med utgångspunkt i högsta ambition för trafiksäkerheten.

Vidare godkände riksdagen en finansiell planeringsram om 190 miljarder kronor för att förverkliga inriktningen under perioden.

I den nu aktuella propositionen framhåller regeringen att den avser att avge ett samlat förslag till riksdagen under år 1998 om den framtida kommunikationspolitiken. Förslagen i den propositionen kommer att syfta till att åstadkomma ett miljöanpassat transportsystem som främjar välfärd och tillväxt.

Det regeringsförslag som utskottet nu har att ta ställning till gäller ramen för utgiftsområde 22 åren 1998, 1999 och 2000. Utskottet ser för sin del mycket positivt på regeringens uttalade avsikt att tillföra utgiftsområdet 1 650 miljoner kronor från och med år 1999 för genomförande av ett nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling. Utskottet anser att de av regeringen föreslagna utgiftsramarna, som sålunda innebär en resursförstärkning på 1 650 miljoner kronor åren 1999 och 2000, ger en ökad långsiktig konkurrenskraft, ökade möjligheter till uthållig tillväxt och en ökad sysselsättning.

Utskottet kan konstatera att många av de överväganden som återopas i de olika partimotionerna till stöd för önskemål om ändrade utgiftsramar inom utgiftsområde 22 under åren 1998–2000 helt nyligen prövats av riksdagen i

samband med det nämnda trafikpolitiska beslutet i mars i år. Utskottet är inte för sin del berett att förorda någon omprövning av riksdagens då fattade beslut i de berörda frågorna.

Utskottet har ingen erinran mot vad regeringen anfört om nedsättning av Luftfartsverkets inleveranskrav som en följd av en svensk anslutning till Schengensamarbetet. Den övergripande frågan – om Sverige skall ratificera Schengenavtalet – kommer, enligt vad utskottet erfarit, att underställas riksdagen i en särskild proposition tidigt i höst.

Riksdagen ställde sig våren 1991 bakom ett regeringsförslag om fullföljande av preliminära överenskommelser om trafiksystemen i Stockholms-, Göteborgs- och Malmöregionerna, de s.k. storstadsöverenskommelserna. (prop. 1990/91:87, bet. TU24, rskr. 286). Syftet med överenskommelserna var att i dessa regioner förbättra miljösituationen, öka tillgängligheten samt skapa bättre förutsättningar för utveckling. Införande av avgifter på väg- och gatutrafiken bedömdes utgöra en avgörande förutsättning för att genomföra överenskommelserna i Stockholms- och Göteborgsregionerna. För Göteborgs del innebar beslutet bl.a. ett värdesäkrat statligt bidrag till kollektivtrafikinvesteringar på 1,3 miljarder kronor, på villkor att syftet med Göteborgsöverenskommelsen kunde nås i sina huvuddrag.

I proposition 1993/94:169 (bet. TU22, rskr. 340) redovisades en Göteborgsöverenskommelse som omfattade investeringar i kollektivtrafikanläggningar, miljöåtgärder och trafikleder under perioden 1994–2003 på sammanlagt 9 miljarder kronor. I överenskommelsen förutsattes staten svara för väginvesteringar om sammanlagt 860 miljoner kronor från Vägverkets byggnadsanslag. Staten förutsattes även finansiera stora delar av kollektivtrafiksatsningarna med 1 610 miljoner kronor. De resterande väginvesteringarna i uppgörelsen, ca 6,3 miljarder kronor, skulle finansieras med vägtullar. För att förbereda vissa vägprojekt beslöt riksdagen att ställa ut en statlig lånegaranti på 260 miljoner kronor. Vidare godkände riksdagen att regeringen betalade ut bidrag till kollektivtrafiksatsningarna.

I budgetpropositionen för år 1997 (prop. 1996/97:1 utg.omr. 22, bet. TU1, rskr. 115) anmälde regeringen att den för Göteborgsöverenskommelsen föreslagna finansieringslösningen hade ifrågasatts av de regionala parterna. För att inte skapa en ofinansierad låneskuld hade regeringen i februari 1996 beslutat *dels* att statsbidrag till investeringar i kollektivtrafikanläggningar tills vidare inte skulle utbetalas till Göteborgs kommun, *dels* att Vägverket inte skulle sätta i gång de kvarvarande vägprojekt i överenskommelsen som skulle finansieras med Vägverkets ordinarie anslagsmedel. Riksdagen bemyndigade regeringen att låta Riksgäldskontoret teckna statlig borgen om 2 300 miljoner kronor för byggande av vägleder i Göteborg m.m. I propositionen underströks emellertid att ett villkor för att utökade garantier skulle beviljas var att det fanns en enighet i Göteborgsregionen kring en hållbar finansieringslösning. Regeringen skulle pröva huruvida så var fallet, innan Riksgäldskontoret bemyndigades ställa ut de statliga garantierna.

Som framhålls i den nu aktuella propositionen och i motion Fi58 (s, c) har Göteborgsregionens kommunalförbund omarbetat den ursprungliga trafiköverenskommelsen för Göteborg till ett nytt förslag. Förslaget innebär bl.a. en

minskning av vägprojekten och en ökad satsning på kollektivtrafik. Finansieringen med vägtullar har ersatts med ett mer miljöinriktat vägavgiftssystem som kan bli aktuellt först på några års sikt. I avvaktan på den regionala finansiering som ett sådant avgiftssystem skulle innebära har utskottet i det föregående ställt sig bakom regeringens förslag att kostnaderna för den nya trafiklösningen i Göteborg åren 1999 och 2000 skall finansieras med anslag över statsbudgeten. Utskottet delar regeringens uppfattning att den nya trafiklösningen är en angelägenhet för hela landet och att det är betydelsefullt att pågående och planerade projekt kan komma till byggstart utan ytterligare försening. Så kan enligt utskottets mening ske utan ytterligare beslut från riksdagens sida. Vad utskottet nu för sin del anfört innebär att syftet med motion Fi58 (s, c) torde få anses tillgodosett och att motionen därför, enligt utskottets mening, kan lämnas utan någon riksdagens åtgärd.

I sammanhanget bör erinras om att riksdagen i maj 1995 uttalade att regeringen ”så snart som möjligt bör redovisa för riksdagen en hållbar modell för hur planerade trafik- och miljöinvesteringar i Stockholmsområdet kan genomföras i för statsfinanserna kontrollerbara former” (prop. 1994/95:100 bil. 7, bet. TU22, rskr. 340). Vidare erinras om utskottets uttalande i det av riksdagen godkända betänkandet 1996/97:TU1 om vikten av att parterna i Göteborgsöverenskommelsen enas kring en hållbar finansieringslösning. Av propositionen framgår att regeringen har för avsikt att återkomma till riksdagen med en mer detaljerad redovisning av innehållet i de nya trafiklösningarna för Stockholm och Göteborg.

I motionerna Fi44 (v) och Fi70 (kd) uttalas önskemål om en större satsning på Inlandsbanan än den Statskontoret föreslår. Av propositionen framgår att beredning av Statskontorets förslag pågår och att regeringen avser att inom kort återkomma till riksdagen i frågan om fortsatt statligt stöd. Utskottet anser att regeringens sålunda aviserade förslag bör avvaktas.

Med anledning av motion Fi53 (fp) om järnvägsinvesteringar i Stockholm vill utskottet erinra om att riksdagen i mars i år ställde sig bakom ett regeringsförslag som ”innebär att finansiellt utrymme reserveras i planeringsramen för stomjärnvägar dels för en utbyggnad av fyra spår mellan Södermalm och Årsta i Stockholm, med en ny järnvägsbro över Årstaviken, dels för ytterligare ökad spårkapacitet genom centrala Stockholm.” Syftet med motionen synes sålunda ha tillgodosetts.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker trafikutskottet för sin del regeringens förslag att riksdagen godkänner den preliminära fördelningen av utgifter på utgiftsområden åren 1998–2002, såvitt avser utgiftsområde 22, som riktlinjer för regeringens budgetarbete. Trafikutskottet avstyrker för sin del motionerna Fi42 (m) yrkande 7 (delvis), Fi43 (fp) yrkande 5 (delvis), Fi44 (v) yrkandena 5 (delvis) och 27, Fi45 (mp) yrkande 41 (delvis) och Fi46 (kd) yrkande 4 (delvis), liksom motionerna Fi53 (fp), Fi58 (s, c) och Fi70 (kd).

2.1 Regeringens förslag

Ändrad ram och nya anslag för utgiftsområde 22

Regeringen föreslår (yrkande 68) att riksdagen på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1997 godkänner ändrade ramar för utgiftsområden samt ändrade och nya anslag i enlighet med specifikation i tabell.

Regeringen framhåller, i fråga om utgiftsområde 22, att EU:s finansiella stöd till Transeuropeiska nätverk för infrastrukturer inom transport och telekommunikationer (TEN) inbetalas på inkomsttitel i statsbudgeten. I likhet med övriga utgifter och inkomster på statsbudgeten bör bidrag från EU bruttoredo visas, vilket innebär att bidraget inbetalas till statsbudgetens inkomstsida och motsvaras av anslag på utgiftssidan. Utgiftsramen för utgiftsområde 22 bör därför vidgas med ett belopp som motsvarar det förväntade stödet under år 1997, ca 200 miljoner kronor. För innevarande budgetår föreslås mot denna bakgrund att 200 miljoner kronor anvisas på ett nytt ramanslag benämnt *A 10 Gemenskapens finansiella stöd för Transeuropeiska nätverk*.

Regeringen föreslår också ett nytt obetecknat anslag *B 7 Utredningsarbete m.m. med anledning av M/S Estonias förlisning* på 4,5 miljoner kronor. Av propositionen framgår att den ökade kostnaden finansieras genom indragning av reservationsmedel och anslagssparande.

Förskottering av investeringar i statens spåranläggningar

Regeringen föreslår (yrkande 58) att riksdagen godkänner att regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, får besluta om förskottering av investeringar i statens spåranläggningar och att villkoren för detta skall utformas i likhet med vad som gäller för förskottering av väginvesteringar.

Regeringen framhåller att kommuner och företag kan förskottera medel till väginvesteringsprojekt som inte inom rimlig tid kan byggas med traditionell finansiering via anslag på statsbudgeten. Vägverket har i sådana fall möjlighet att tidigare lägga byggande av vägar och broar. Förskotteringsförfarandet har möjliggjort för kommuner och andra att få till stånd en tidigareläggning av vägprojekt som är särskilt angelägna för dem. Denna finansieringsmöjlighet bör nu utvidgas till att även omfatta investeringar i statens spåranläggningar.

Lånefinansiering av vissa vägprojekt

Regeringen framhåller att det finns ett antal vägobjekt som är mycket angelägna från trafiksäkerhets- och sysselsättningssynpunkt och som är färdiga för byggstart redan under år 1997. Dessa vägprojekt är E 18/E 20 Örebro–Arboga, E 4 Stora Åby–Väderstad, E 22 Söderåkra–Hossmo samt E 4 trafikplats Hallunda. Anslagna medel under de kommande åren är dock inte tillräckliga för att byggstart skall kunna ske redan detta år. Regeringen föreslår därför att Vägverket får möjlighet att låna 2 169 miljoner kronor i Riksgälds-

kontoret (yrkande 59). Vidare föreslås att det under utgiftsområde 22 anvisade anslaget *Byggande av vägar* belastas med kostnader för räntor och amortering avseende lån för de angivna vägprojekten (yrkande 60).

2.2 Motionsförslag

I motion Fi88 (m) yrkande 1 framhålls att skillnaden är stor mellan en kommunal förskottering och en möjlighet att via lånefinansiering tidigarelägga investeringar i statliga spåranläggningar. Vid kommunal förskottering betalar kommunen de räntor och amorteringar som tidigareläggningen innebär. Dessutom måste en kalkyl presenteras som gör det troligt att investeringen är företagsekonomiskt lönsam. Förfarande med förskottering av medel riskerar vidare att försena andra projekt, då räntor och amorteringar kommer att belastas anslagen för investeringar under kommande år.

Motionärerna anser att principen bör vara att investeringar i trafikens infrastruktur finansieras löpande över statsbudgeten. I sammanhanget hänvisas till den nya budgetlagen och kraven i denna på att investeringar skall finansieras med anslag. Regeringens förslag innebär därför att en viktig princip åsidosätts. I motionen konstateras vidare att regeringen inte redovisat någon konsekvensanalys av sina förslag.

I motion Fi44 (v) yrkande 75 erinras om att Vänsterpartiet tidigare förslagit en besparing inom anslaget för byggande av statliga vägar. Med hänsyn till att detta förslag inte bifallits framhålls att utrymme för ökade ränte- och amorteringskostnader till följd av de föreslagna tidigareläggningarna redan finns inom Vägverkets anslag.

I motion Fi45 (mp) yrkandena 48 och 49 avstyrks regeringens förslag till lånefinansiering av vissa vägprojekt. Enligt motionen bör Vägverket i första hand prioritera angelägna projekt ur säkerhetssynpunkt och vidta åtgärder inom ordinarie anslag, eller vänta med byggande tills dess att medel tilldelas nästa budgetår.

2.3 Trafikutskottets ställningstagande

Ändrad ram och nya anslag för utgiftsområde 22

Trafikutskottet har ingen erinran mot regeringens förslag till ny ram och nya anslag för budgetåret 1997 vad gäller utgiftsområde 22 Kommunikationer. Trafikutskottet tillstyrker därför för sin del att riksdagen för budgetåret 1997 dels vidgar ramen för utgiftsområdet 22 med 204,5 miljoner kronor, dels anvisar 200 miljoner kronor till anslaget A 10 Gemenskapens finansiella stöd för Transeuropeiska nätverk och 4,5 miljoner kronor till anslaget B 7 Utredningsarbete m.m. med anledning av M/S Estonias förlisning.

Förskottering av investeringar i statens spåranläggningar

Trafikutskottet konstaterar att Vägverket sedan flera år tillbaka har möjlighet att tidigarelägga byggande av vägar eller broar med lån från kommuner eller

företag. Som framhålls i propositionen är erfarenheterna av denna ordning goda. Kommuner och andra har därmed kunnat få till stånd en tidigareläggning av vägprojekt som är av särskilt intresse för dem. De villkor som samtidigt gällt har vidare inneburit att de av riksdagen angivna målen och riktlinjerna för planerings- och budgetsystemet inte har påverkats.

Enligt trafikutskottets mening bör motsvarande möjlighet till förskottering även kunna gälla andra typer av investeringar i statlig infrastruktur. Trafikutskottet ställer sig därför bakom regeringens förslag (yrkande 58) att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, får besluta om förskottering av investeringar i statens spåranläggningar. Beträffande de invändningar mot förslaget som framförs i motion Fi88 (m) vill trafikutskottet hänvisa till att villkoren för förskottering av järnvägsinvesteringarna skall utformas i likhet med de villkor som redan gäller för förskottering av väginvesteringar. Det betyder att den av riksdagen beslutade inriktningen av investeringarna ligger fast. Motion Fi88 (m) yrkande 1 i nu behandlad del bör därför avslås.

Lånefinansiering av vissa vägprojekt

Som regeringen framhåller finns det ett antal vägprojekt som är mycket angelägna från trafiksäkerhets- och sysselsättningssynpunkt och som är färdiga för byggstart redan under år 1997. Dessa projekt är E 18/E 20 Örebro–Årboga, E 4 Stora Åby–Väderstad, E 22 Söderåkra–Hossmo samt E 4 trafikplats Hallunda. Trafikutskottet delar regeringens uppfattning att åtgärder bör vidtas så att dessa vägprojekt snarast kan påbörjas. Trafikutskottet har ingen erinran mot regeringens förslag att Vägverket ges möjlighet att låna 2 169 miljoner kronor för att genomföra de i propositionen angivna vägprojekten och att kostnaderna för ränta och amorteringar för lånen belastar anslaget Byggnad av vägar.

De angivna vägprojekten ingår i den fastställda investeringsplanen för nationella stamvägar. Det betyder att något avsteg inte görs från de av riksdagen tidigare beslutade riktlinjerna för investeringar i trafikens infrastruktur. Lånefinansieringen riskerar därmed inte heller att försena genomförandet av andra angelägna vägprojekt i landet.

Som framgår av propositionen och ett par av motionerna behandlas frågan hur infrastrukturinvesteringar skall finansieras i lagen (1996:1059) om statsbudgeten. Trafikutskottet anser att det bör ankomma på finansutskottet att överväga denna fråga.

Av det anförda följer att trafikutskottet för sin del tillstyrker regeringens förslag om lånefinansiering av vissa vägprojekt (yrkandena 59 och 60). Motionerna Fi44 (v) yrkande 75, Fi45 (mp) yrkandena 48 och 49 och Fi88 (m) yrkande 1 i nu behandlad del avstyrks.

3 Övriga frågor

I motion Fi88 (m) yrkande 2 framhålls att Telia AB behöver tillföras kapital. Därmed kan bolaget utvecklas och stärka konkurrenskraften i svenskt näringsliv och främja ökad sysselsättning. Vidare framhålls att avregleringen

av postområdet inte har skett på bästa sätt för landet och näringen. Det är därför nödvändigt att se över postlagen och genomföra de förändringar som krävs för att uppnå en konkurrensneutral och effektiv postservice i hela landet.

Trafikutskottet vill med anledning av motion Fi88 (m) yrkande 2 erinra om att riksdagen under innevarande riksmöte behandlat såväl post- som teleområdet (prop. 1995/96:218, bet. TU3 och TU6, rskr. 34. resp. prop. 1996/97:61, bet. TU5, rskr. 201). Till grund för riksdagsbesluten har en rad översyner och granskningar skett av post- och telemarknaden. Trafikutskottet vill vidare hänvisa till att enligt de angivna riksdagsbesluten förutsätts regeringen komma att bedriva ett omsorgsfullt arbete med uppföljning och utvärdering av utvecklingen inom området och för riksdagen redovisa sina slutsatser. Enligt trafikutskottets mening finns det därför ingen anledning för riksdagen att nu ta något initiativ med anledning av den begärda översynen av telelagen.

Med hänvisning till det anförda föreslår trafikutskottet att finansutskottet avstyrker motion Fi88 (m) yrkande 2.

Enligt motion Fi78 (c) yrkande 2 bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunikationer och service. Motionären framhåller att investeringar för att förbättra person- och godstransporterna är av avgörande betydelse för att ge möjlighet till en utveckling i alla delar av landet. Därför är bl.a. upprustningen av det glesare länsvägnätet en mycket angelägen åtgärd. Vidare betonar motionären att avregleringen av post- och teletjänsterna inte får leda till att dessa blir sämre eller dyrare i vissa delar av landet. Postlagen och telelagen måste garantera att alla på likvärdiga villkor får tillgång till den för landsbygden så nödvändiga post- och teleservicen.

I sitt av riksdagen godkända betänkande 1996/97:TU7 med anledning av regeringens proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter betonade utskottet nödvändigheten av att insatserna i trafikens infrastruktur ges en sådan inriktning att även glesbygdens behov beaktas. Den inriktning som föreslogs i propositionen skulle – betonade utskottet – bidra till att uppfylla det trafikpolitiska målet om regional balans.

Enligt 1 § postlagen (1993:1684) skall det i landet finnas en rikstäckande postservice som innebär att bl.a. brev och paket kan nå alla oavsett adressort. Det skall vidare finnas möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till enhetliga och rimliga priser.

Riksdagen har den 14 maj 1997 ställt sig bakom förslag av regeringen som bl.a. innebär att de telepolitiska målen förtydligas (prop. 1996/97:61, bet. TU5, rskr. 201). Så sker genom att det i telelagen anges att telefonitjänsten skall tillhandahållas till ett rimligt pris samt att alla skall få tillgång till tele-tjänster på likvärdiga villkor.

Vad utskottet sålunda har anfört torde tillgodose syftet med motion Fi78 (c) yrkande 2. Någon riksdagens åtgärd med anledning av yrkandet synes därför inte erforderlig. Trafikutskottet föreslår att finansutskottet avstyrker motionsyrkandet.

Stockholm den 15 maj 1997

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

I beslutet har deltagit: Monica Öhman (s), Per Westerberg (m), Jarl Lander (s), Per Erik Granström (s), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Sivert Carlsson (c), Hans Stenberg (s), Kenth Skårvik (fp), Monica Green (s), Karl-Erik Persson (v), Lena Sandlin (s), Lars Björkman (m), Elisa Abascal Reyes (mp), Christina Axelsson (s), Ulla Löfgren (m) och Hans Hoff (s).

Avvikande meningar

1. Preliminär fördelning av utgifter på utgiftsområden under åren 1998–2000

Per Westerberg, Tom Heyman, Lars Björkman och Ulla Löfgren (alla m) anser att trafikutskottets ställningstagande i avsnitt 1 som börjar med ”Riksdagen ställde” och slutar med ”och Fi70 (kd)” bort ha följande lydelse:

Det finns stora möjligheter att effektivisera de statliga myndigheternas verksamhet genom konkurrensutsättning och bolagiseringar. Förslagen i motion Fi42 (m) leder också till en renodling av de statliga verkens och bolagens verksamhet. Varje investerings samhälls- och företagsekonomiska lönsamhet måste kalkyleras och tjäna som underlag för besluten. Varje trafikslags konkurrenskraft skall vara neutral mot andra trafikslag. Regeringens förslag rörande Botniabanan och Inlandsbanan måste granskas med detta som bakgrund.

Dennisöverenskommelsen bröts tidigare i vår. Därmed saknas en varaktig lösning på Storstockholms trafikproblem. Trafiksituationen i våra två största städer måste lösas på ett ansvarsfullt sätt. Detta bör ske inom ramen för samma finansieringsmetoder och miljökrav som ställs i övriga landet. Den lösning som bör eftersträvas är att staten tillsammans med kommunerna och trafikanterna tar ett gemensamt ansvar för att lösa finansieringen.

Ramen för utgiftsområde 22 bör fastställas till 22 086 miljoner kronor år 1998, 22 537 miljoner kronor år 1999 och 20 997 miljoner kronor år 2000.

Trafikutskottets ställningstagande innebär att motion Fi42 (m) yrkande 7 (delvis) bör bifallas av riksdagen, medan regeringens förslag och motionerna Fi43 (fp) yrkande 5 (delvis), Fi44 (v) yrkandena 5 (delvis) och 27, Fi45 (mp) yrkande 41 (delvis) och Fi46 (kd) yrkande 4 (delvis) bör avslås. Även motionerna Fi53 (fp), Fi58 (s, c) och Fi70 (kd) bör avslås.

2. Preliminär fördelning av utgifter på utgiftsområden under åren 1998–2000

1996/97:TU2y

Kenth Skårvik (fp) anser att trafikutskottets ställningstagande i avsnitt 1 som börjar med ”Riksdagen ställde” och slutar med ”och Fi70 (kd)” bort ha följande lydelse:

Enligt trafikutskottets mening bör den av regeringen föreslagna ramen för utgiftsområde 22 minskas med 3,3 miljarder kronor för vart och ett av åren 1998 och 1999 samt med 3,4 miljarder kronor för år 2000. Minskningen bör åstadkommas genom att infrastrukturinvesteringar senareläggs.

Trafikutskottets ställningstagande innebär att motion Fi43 (fp) yrkande 5 (delvis) bör bifallas av riksdagen, medan regeringens förslag och motionerna Fi42 (m) yrkande 7 (delvis), Fi44 (v) yrkandena 5 (delvis) och 27, Fi45 (mp) yrkande 41 (delvis) och Fi46 (kd) yrkande 4 (delvis) bör avslås. Även motionerna Fi53 (fp), Fi58 (s, c) och Fi70 (kd) bör avslås.

3. Preliminär fördelning av utgifter på utgiftsområden under åren 1998–2000

Karl-Erik Persson (v) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnitt 1 som börjar med ”Riksdagen ställde” och slutar med ”och Fi70 (kd)” bort ha följande lydelse:

Inom utgiftsområde 22 bör enligt trafikutskottets mening utrymme beredas för bl.a. sänkning av banavgifterna, biljettstöd för SJ:s persontrafik och ökade kollektiva satsningar. Dessa ökade kostnader bör finansieras i huvudsak med en minskning av anslaget för drift och underhåll av vägar. Det är vidare önskvärt att regeringen inför höstens budgetproposition ser över frågan om en eventuell förändring eller sammanslagning av anslagen E 1, E 2 och E 4 – som avser kommunikationsforskning m.m. – för att samordna resurser och effektivisera forskning i kommunikationssektorn.

Det är enligt trafikutskottets mening av stor vikt att Botniabanan byggs snarast. Regeringen bör inom EU – och i samråd med den finska regeringen – söka utverka att banan tas upp som ett TEN-projekt.

Trafikutskottet delar inte Statskontorets uppfattning att endast de mest trafikerade delarna av Inlandsbanan bör åtnjuta statligt stöd. Sträckan mellan Arvidsjaur och Gällivare kan inte trafikerats av godståg i dag och behöver därför rustas upp. Det är inte bara fråga om persontrafik och rörlighet i området utan till stor del också om näringslivets möjligheter att etablera sig, utvecklas och leva vidare. Det är enligt trafikutskottets mening angeläget att regeringen söker finna en lösning som rör *hela* Inlandsbanan.

I likhet med de motionärer som står bakom motion Fi44 (v) yrkande 27 finner utskottet det beklagligt att regeringen går händelserna i förväg genom vad den anför om svenskt deltagande i Schengensamarbetet. Som framhålls i motionen har ju den frågan ännu inte underställts riksdagen. Riksdagen bör alltså inte nu ta ställning till frågan om en nedsättning av Luftfartsverkets inleveranskrav.

Enligt trafikutskottets mening bör den av regeringen för år 1998 föreslagna ramen för utgiftsområde 22 minskas med 700 miljoner kronor.

Vad trafikutskottet nu anfört innebär att motion Fi44 (v) yrkandena 5 (delvis) och 27 bör bifallas av riksdagen. Därigenom tillgodoses syftet med motion 70 (kd). Regeringens förslag samt motionerna Fi42 (m) yrkande 7 (delvis), Fi43 (fp) yrkande 5 (delvis), Fi45 (mp) yrkande 41 (delvis) och Fi46 (kd) yrkande 4 (delvis) bör avslås, liksom motionerna Fi53 (fp) och Fi58 (s, c).

4. Preliminär fördelning av utgifter på utgiftsområden under åren 1998–2000

Elisa Abascal Reyes (mp) anser att den del av trafikutskottets yttrande i avsnitt 1 som börjar med ”Riksdagen ställde” och slutar med ”och Fi70 (kd)” bort ha följande lydelse:

Investeringsplanerna för vägar och järnvägar måste enligt trafikutskottets mening omprövas utifrån ett mål om god tillgång till kommunikationer i hela landet och drastiskt minskade utsläpp från trafiken. Det betyder att anslagen för byggande av nya vägar kan minska kraftigt, samtidigt som det behövs en kraftigt utökad ram för byggande av järnvägar och länstrafikanläggningar. Anslagen för drift och underhåll av järnvägar och för köp av interregional persontrafik måste också öka, samtidigt som anslaget till Vägverkets administrationskostnader kan dras ned.

Trafikutskottet ställer sig avvisande till regeringens förslag att åren 1999 och 2000 använda statliga medel för finansiering av vägbyggande i Stockholms- och Göteborgsområdena. Dessa medel bör i stället tillföras den allmänna ramen för infrastrukturinvesteringar i främst järnvägar.

Trafikutskottet kan för sin del inte heller godta en nedsättning av Luftfartsverkets inleveranskrav till följd av åtgärder i samband med en svensk anslutning till Schengensamarbetet. Om en sådan anslutning sker, bör kostnaderna för luftfartens del helt bäras av flygpassagerarna genom högre luftfartsavgifter.

Enligt trafikutskottets mening bör den av regeringen föreslagna ramen för utgiftsområde 22 höjas med 719 miljoner kronor för år 1998, med 900 miljoner kronor för år 1999 och med 1 800 miljoner kronor för år 2000.

Det anförda innebär att motion Fi45 (mp) yrkande 41 (delvis) bör bifallas av riksdagen. Härigenom tillgodoses syftet med motion Fi44 (v) yrkande 27. Regeringens förslag samt motionerna Fi42 (m) yrkande 7 (delvis), Fi43 (fp) yrkande 5 (delvis), Fi44 (v) yrkande 5 (delvis) och Fi46 (kd) yrkande 4 (delvis) bör avslås, liksom motionerna Fi53 (fp), Fi58 (s, c) och Fi70 (kd).

5. Förskottering av investeringar i statens spåranläggningar

Per Westerberg, Tom Heyman, Lars Björkman och Ulla Löfgren (alla m) anser att den del av trafikutskottets ställningstagande i avsnitt 2 som börjar med ”Trafikutskottet konstaterar” och slutar med ”därför avslås” bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet anser att en rad invändningar kan riktas mot förskotteringar av investeringar i statens spåranläggningar. Som framhålls i motion Fi88 (m) finns det skillnader mellan en kommunal förskottering och en möjlighet att

via lånefinansiering tidigarelägga investeringar i statliga spåranläggningar. Vid kommunal förskottering betalar kommunen de räntor och amorteringar som tidigareläggningen innebär. Dessutom måste en kalkyl presenteras som gör det troligt att investeringen är företagsekonomiskt lönsam. Förfarande med förskottering av medel riskerar vidare att försena andra projekt, då räntor och amorteringar kommer att belasta anslagen för investeringar under kommande år.

Trafikutskottet föreslår därför att finansutskottet tillstyrker motion Fi88 (m) yrkande 1 i denna del och avstyrker regeringens förslag (yrkande 58) om förskottering av investeringar i statens spåranläggningar.

6. Lånefinansiering av vissa vägprojekt

Per Westerberg, Tom Heyman, Lars Björkman och Ulla Löfgren (alla m) anser att det del av trafikutskottets ställningstagande i avsnitt 2 som börjar med ”Som regeringen” och slutar med ”del avstyrks” bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet anser att investeringar i trafikens infrastruktur principiellt bör finansieras löpande över statsbudgeten. Avsteg från denna princip bör endast göras när förskotteringen bygger på ett verifierat behov och när ränte- och amorteringskostnader motsvaras av ett förväntat intäktsflöde. Lånefinansiering av vissa vägprojekt riskerar annars försena andra projekt, då räntor och amorteringar kommer att belasta anslagen för investeringar under kommande år. I sammanhanget kan vidare hänvisas till den nya budgetlagen och kraven i denna på att infrastrukturella investeringar skall finansieras med anslag. Regeringens förslag försämrar överblicken och minskar riksdagens inflytande, samtidigt som framtida anslagstilldelningar intecknas.

Trafikutskottet anser för sin del att riksdagen bör bifalla motion Fi88 (m) yrkande 1 i denna del och avslå regeringens förslag om lånefinansiering av vissa vägprojekt (yrkandena 59 och 60). Detta ställningstagande innebär att syftet med motion Fi45 (mp) yrkandena 48 och 49 blir tillgodosett. Motion Fi44 (v) yrkande 75 bör avslås av riksdagen.

7. Lånefinansiering av vissa vägprojekt

Karl-Erik Persson (v) anser att det del av trafikutskottets ställningstagande i avsnitt 2 som börjar med ”Som regeringen” och slutar med ”del avstyrks” bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet anser att investeringar i trafikens infrastruktur bör finansieras med anslag. Lånefinansiering av vissa vägprojekt riskerar att försena andra projekt, då räntor och amorteringar kommer att belasta anslagen för investeringar under kommande år. I sammanhanget kan vidare hänvisas till den nya budgetlagen och kraven i denna på att infrastrukturella investeringar skall finansieras med anslag. Regeringen bör återkomma till riksdagen i denna fråga.

I avvaktan härpå bör regeringens förslag till lånefinansiering (yrkande 59) godtas. Som framhålls i motion Fi44 (v) finns det redan utrymme inom Vägverkets anslag för byggande av statliga vägar för de ökade ränte- och amorte-

ringskostnaderna. Trafikutskottet anser därför att riksdagen med anledning av yrkande 60 i propositionen bör bifalla motion Fi44 (v) yrkande 75. Av utskottets ställningstagande följer att motionerna Fi45 (mp) yrkandena 48 och 49 och Fi88 (m) yrkande 1 i nu behandlad del avstyrks.

8. Lånefinansiering av vissa vägprojekt

Elisa Abascal Reyes (mp) anser att den del av trafikutskottets ställningstagande i avsnitt 2 som börjar med ”Som regeringen” och slutar med ”del avstyrks” bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet anser att Vägverket i första hand bör prioritera projekt som är angelägna från säkerhetssynpunkt och vidta åtgärder inom ordinarie anslag eller vänta med byggandet tills dess att medel tilldelas nästa budgetår. Trafikutskottet anser därför att riksdagen bör bifalla motion Fi45 (mp) yrkandena 48 och 49 samt avslå regeringens förslag om lånefinansiering av vissa vägprojekt (yrkandena 59 och 60). Av utskottets ställningstagande följer att motionerna Fi44 (v) yrkande 75 och Fi88 (m) yrkande 1 i nu behandlad del avstyrks.

9. Övriga frågor

Per Westerberg, Tom Heyman, Lars Björkman och Ulla Löfgren (alla m) anser att den del av trafikutskottets ställningstagande i avsnitt 3 som börjar med ”Trafikutskottet vill” och slutar med ”motion Fi88 (m) yrkande 2” bort ha följande lydelse.

Trafikutskottet delar den uppfattning som framförs i motion Fi88 (m) om att regeringens förslag för att förbättra kommunikationerna borde behandlat hur en effektiv och konkurrensneutral post- och telemarknad kan uppnås i hela landet. På teleområdet gäller att Telia behöver kapital för att öka sina investeringar och skapa ökad sysselsättning. Avregleringen av postmarknaden har vidare inte skett på bästa sätt för landet och näringen. Enligt trafikutskottets mening bör därför motion Fi88 (m) yrkande 2 tillstyrkas.