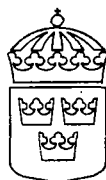


# Trafikutskottets yttrande

1989/90:TU2y

Regionalpolitik för 90-talet



1989/90  
TU2y

## Till arbetsmarknadsutskottet

Arbetsmarknadsutskottet har berett trafikutskottet tillfälle att yttra sig över proposition 1989/90:76 om regionalpolitik för 90-talet jämte motioner som har samband med trafikutskottets beredningsområde.

Propositionens huvudsakliga innehåll i de delar som har samband med trafikutskottets beredningsområde

I kapitel 8 som har rubriken Samhälls- och politikområden av särskild betydelse för den regionala utvecklingen framhåller föredragande departementschefen att flertalet samhälls- och politikområden har stor betydelse för den regionala utvecklingen. I den redogörelse för sådana samhälls- och politikområden som härfter följer behandlas bl.a. kommunikations- och transportfrågor. Departementschefen framhåller inledningsvis att en fortsatt utbyggnad och förnyelse av olika kommunikationssystem har en avgörande betydelse för den regionala utvecklingen. Han erinrar om att riksdagen år 1988 beslutade om mål och inriktning för såväl trafikpolitiken (prop. 1987/88:50, bet. TU13, rskr. 159) som telepolitiken (prop. 1987/88:118, bet. TU28, rskr. 402).

Det övergripande målet för trafikpolitiken är att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. Detta mål vidareutvecklas i följande fem delmål: tillgänglighet, effektivitet, säkerhet, miljö och regional balans.

Det telepolitiska beslutet har inom teleområdet målformuleringar liknande dem på det trafikpolitiska området. Det övergripande målet för telepolitiken är att medborgarna, näringslivet och den offentliga förvaltningen i landets olika delar skall erbjudas en tillfredsställande tillgång till telekommunikationer till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. Det övergripande målet delas upp i följande fem delmål: tillgänglighet, effektivitet, utvecklingsmöjlighet, uthållighet samt regional balans och sociala hänsyn.

Regering och riksdag har sålunda — betonar departementschefen — i fråga om såväl trafikpolitiken som telepolitiken i särskilda delmål understrukit sambandet mellan dessa politikområden och regionalpolitiken.

I propositionen ges vidare exempel på ett flertal konkreta åtgärder som genomförts med anledning av det trafikpolitiska beslutet och som har en särskild betydelse för den regionala utvecklingen. 1989/90:TU2y

Departementschefen erinrar om den målstyrda, decentraliserade planeringsprocess som kännetecknar kommunikationssektorn och framhåller att denna process bör som en av sina utgångspunkter ha regionalpolitiska mål och riktlinjer. Han avstår från att ta ställning till specifika utbyggnadsprojekt vad avser vägar, järnvägar eller flygplatser. Sådana projekt skall — understryker departementschefen — behandlas inom ramen för den ordinarie planerings- och programverksamheten.

Propositionens avsnitt om kommunikations- och transportfrågor ägnas i övrigt till stor del åt en redogörelse för hur berörda myndigheter och verk bedriver det regionalpolitiska arbetet med utgångspunkt i 1988 års riksdagsbeslut om trafikpolitiken och telepolitiken.

I propositionens avsnitt 9 föreslås att regionalpolitiska medel anslås för vissa infrastrukturinsatser i kombination med ekonomiska och andra åtgärder från andra samhälls- och politikområden av särskild betydelse för den regionala utvecklingen. För ändamålet föreslås en medelsanvisning på 330 mil.j.kr. under ett nytt anslag D6. Särskilda regionalpolitiska infrastrukturåtgärder m.m. Av propositionen framgår att medel för investeringar av typen vägar, järnvägar, flygplatser osv. inte avses belasta anslaget. Departementschefen har emellertid för avsikt att föreslå regeringen att från anslaget ställa medel till förfogande för bl.a. utveckling av projekt med syftet att underlätta arbetspendling i nya geografiska relationer.

Under avsnittet 10.3 Sektorsfrågor föreslås att länsstyrelsen, i första hand i glesbygdsområden, skall kunna ta upp överläggningar om alternativa lösningar för att samordna offentlig service med annan på orten existerande verksamhet innan statlig service får läggas ned.

## Motionsyrkanden som har samband med trafikutskottets beredningsområde

1989/90:A52 av Gunnar Nilsson m.fl. (s) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utveckling av kollektivtrafiken i västra Skåne.

1989/90:A61 av Björn Samuelson (vpk) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om främjande av sjöfarten på Väneren m.m.

1989/90:A78 av Göran Engström och Birgitta Hambræus (båda c) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om användande av infrastrukturanslaget för etablering av ett nationellt centrum för trafikfrågor i Borlänge/Falun.

1989/90:A93 av Görel Thurdin m.fl. (c) vari yrkas

2. att riksdagen hos regeringen begär en kartläggning av viktiga stödjepunkter för skärgårdstrafiken och förslag till åtgärder för att trygga en nödvändig skärgårdstrafik.

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Västernorrlands behov av infrastrukturella åtgärder.

1989/90:A107 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

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

28. att riksdagen hos regeringen begär en långsiktig strategi för att motverka uppbyggandet av bilkrävande infrastruktur,

41. att riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning med uppgift att se över de regler som hindrar postverket att bygga ut en social service i glesbygd.

1989/90:A111 av Börje Hörnlund m.fl. (c) vari yrkas

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om finansieringen av nya vägsträckningar avseende Europa- och riksvägar,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om postgirots lokalisering,

34. att riksdagen hos regeringen hemställer om att en utredning om reglerna för transportstöd tillkallas i enlighet med vad som anförts i motionen.

1989/90:A118 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas

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

h) betydelsen av inriktning och utformning av kommunikationer och transportväsendet för en positiv regional utveckling och regional balans.

## Trafikutskottets ställningstaganden

Utskottet delar departementschefens uppfattning att en fortsatt utbyggnad och förnyelse av olika kommunikationssystem har en avgörande betydelse för den regionala utvecklingen. Planeringsprocessen inom kommunikationssektorn bör även enligt utskottets mening som en av sina utgångspunkter ha regionalpolitiska mål och riktlinjer. Vidare vill utskottet, i likhet med departementschefen, understryka vikten av att frågor om investeringar i vägar, järnvägar och flygplatser behandlas inom ramen för den ordinarie planerings- och programverksamheten.

Utskottet har ingen erinran mot regeringens förslag att anvisa medel till särskilda regionalpolitiska infrastrukturåtgärder och att medlen till viss del används för att förbättra arbetspendlingens villkor på sätt som regeringen föreslår.

Förslaget under avsnittet 10.3 Sektorsfrågor föranleder inte heller någon erinran från utskottets sida. Förslaget innebär, som nämnts, att länsstyrelsen, i första hand i glesbygdsområden, skall kunna ta upp

överläggningar om alternativa lösningar för att samordna offentlig service med annan på orten existerande verksamhet innan statlig service får läggas ned.

I motion A52 (s) framhålls att det behövs ett statligt stöd för ett system med *regionala snabbspårvägar runt Malmö—Lund och Helsingborg*.

Statligt stöd för investeringar i bl.a. spåranläggningar för kollektiv persontrafik ges via sjätte huvudtitelns anslag B4. Byggande av länstrafikanläggningar. För nästa budgetår föreslår regeringen en medelsanvisning på drygt en miljard kronor under anslaget. Bygget av länstrafikanläggningar — till vilka även räknas bl.a. länsvägar och länsjärnvägar — sker enligt tioårsplaner, som fastställs av länsstyrelserna och i vilka byggnadsföretagen anges i ordning efter angelägenhetsgrad. För närvarande pågår arbete inom länen med upprättande av nya planer för länstrafikanläggningar. I proposition 1989/90:88 om vissa näringspolitiska frågor föreslår regeringen att en infrastrukturfond för transportsektorn inrättas genom ett engångsanslag på 5 miljarder kronor för nästa budgetår. Avsikten är att medel ur fonden skall kunna användas för bl.a. infrastrukturinvesteringar inom kollektivtrafikområdet. I nämnda proposition framhålls också att kollektivtrafiken måste förbättras för att denna grundläggande samhällsservice skall kunna utvecklas till gagn för enskilda, näringsliv och samhälle. Investeringsplaneringen inom kommunikationssektorn bör därför inriktas på att förbättra kollektivtrafikens utvecklingsmöjligheter. Vidare, framgår det av proposition 1989/90:88, kommer regeringen att utse tre förhandlare — en för Stockholmsregionen, en för Göteborgsregionen och en för Malmöregionen — med uppgift att, tillsammans med berörda organ, lägga fram förslag till trafiksystem som kan förbättra miljö, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Regeringen har numera tillsatt dessa tre förhandlare.

Med hänvisning till det anförda avstyrker trafikutskottet för sin del motionsyrkandet.

Enligt motion A61 (vpk) bör regeringen lägga fram förslag om främjande av *sjöfarten på Vänern*. Motionärerna framhåller bl.a. att en investeringsplan för hamnbyggnader i berörda kommuner bör tas fram, att ett fördelaktigt finansieringssystem för investeringar i nya fartyg för Vänersjöfart bör utarbetas och att en godsinventering bör göras för att fastställa vilka godsslag som kan föras över till sjötransporter.

Som framgår av den regionalpolitiska propositionen har regeringen nyligen tillsatt en särskild utredare (dir. K 1989:B) med uppgift bl.a. att behandla stödet till Vänersjöfarten. I avvaktan på resultatet av utredningen avstyrker trafikutskottet för sin del motionsyrkandet.

I motion A78 (c) framhålls att det i den regionalpolitiska propositionen föreslagna anslaget för särskilda regionalpolitiska infrastrukturåtgärder bör användas för etablering av ett nationellt *centrum för trafikfrågor i Borlänge/Falun*. Etablering av forskning och utbildning om

trafik och trafiksäkerhet bör — framhåller motionärerna — komplettera de myndigheter (vägverk, banverk och trafiksäkerhetsverk, TSV) som finns etablerade på denna ort.

Utskottet erinrar om att statens väg- och trafikinstitut (VTI), som är lokaliserat till Linköping, har till huvuduppgift att bedriva forsknings- och utvecklingsverksamhet som avser vägar och järnvägar, vägtrafik och järnvägstrafik samt säkerhet i sådan trafik. Vidare har transportforskningsberedningen (TFB) till uppgift att planera, initiera, stödja och samordna forskning, utveckling och demonstrationsprojekt som rör transporter, trafik och trafiksäkerhet.

I sitt betänkande TU 1987/88:24 om trafikpolitiken och regional balans tillstyrkte trafikutskottet regeringens förslag i den trafikpolitiska propositionen (prop. 1987/88:50 bil. 1, rskr. 298) att banverkets huvudkontor skulle förläggas till Borlänge. I den propositionen redovisades befintlig och planerad utbildning vid högskolan Falun—Borlänge (HFB), bl.a. viss civilingenjörsutbildning i samverkan mellan Uppsala universitet och högskolan. Vidare förutskickades att ingenjörsutbildning i produktion och underhåll av vägar skulle anordnas vid högskolan. I det nämnda betänkandet betonade också utskottet vikten av att det i Borlångeregionen finns utbildning på högskolenivå inom ett brett område, som i utbildningshänseende förstärker Borlänges attraktivitet och som stöder rekryteringen av personal till vägverket och banverket. I sammanhanget underströks vidare att TSV efterfrågar kvalificerad teknisk och administrativ personal.

Enligt vad utskottet erfarit finns idag vid HFB utbildningar som svarar mot behov som finns hos vägverket, banverket och TSV. Civilingenjörsutbildningen i materialfysik, som bedrivs i samverkan med Uppsala universitet, bedöms kunna bilda modell för framtida civilingenjörsutbildningar med en inriktning som överensstämmer med vägverkets och banverkets behov. Med början innevarande läsår finns också en linje för väg- och banteknik som tagits fram i nära samarbete med vägverket och banverket för att tillgodose dessa verks behov av ingenjörer på mellannivå. Vid HFB har vidare sedan år 1984 arrangerats kurser i trafikpedagogik och trafikpsykologi. Hösten 1989 startade utbildningsledarutbildning för trafiklärare i Falun. I dag utbildas trafiklärare inom gymnasieskolan. Universitets- och högskoleämbetet föreslår dock inför reformeringen av gymnasieskolan att denna utbildning förs över till högskolenivå. HFB arbetar i samråd med företrädare för bl.a. TSV, VTI och branschorganisationerna med planer för högskoleutbildning av trafiklärare.

Vidare kan nämnas att HFB enats med generaldirektörerna för de tre verken i Borlänge och Dalarnas forskningsråd om att de tillsammans skall verka för en uppbyggnad av forskningsverksamhet inom det transporttekniska området. HFB:s styrelse för forskningsfrågor arbetar för närvarande med ett ramprogram för forskning och utveckling inom det transporttekniska området som skall ligga till grund för TFB:s planering av transportforskning.

Med hänvisning till det anförda finner trafikutskottet inte någon riksdagens åtgärd erforderlig med anledning av motionsyrkandet och avstyrker därför för sin del ett bifall till detsamma.

I motion A93 (c) uttalas bl.a. önskemål om förbättringar av *skärgårds-trafiken*.

Enligt lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik skall det, för att främja en tillfredsställande trafikförsörjning, i varje län finnas en huvudman som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. Trafikens omfattning anges i en trafikförsörjningsplan som huvudmannen antar. Enligt utskottets mening bör trafikhuvudmännen — med det politiska och ekonomiska ansvar som de har för trafiken — själva bestämma om, och i vilken utsträckning, de önskar bedriva skärgårdstrafik. Enligt vad utskottet erfarit förekommer skärgårdstrafik i huvudmannaregi i flera län.

Med det sagda avstyrker trafikutskottet för sin del motionsyrkandet.

I motion A94 (c) yrkas att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad i motionen anförts om *Västernorrlands behov av infrastrukturella åtgärder*.

Utskottet har i det föregående erinrat om att riksdagen i sina beslut om trafikpolitiken och telepolitiken år 1988 underströk sambandet mellan dessa politikområden och regionalpolitiken. Vidare har utskottet betonat att planeringsprocessen inom kommunikationssektorn bör ha som en av sina utgångspunkter regionalpolitiska mål och riktlinjer.

Med det anförda avstyrker trafikutskottet för sin del motionsyrkandet.

I motion A107 (vpk) säger sig motionärerna instämma i den regionalpolitiska propositionens slutsatser om att fortsatt utbyggnad och förnyelse av kommunikationssystemen har en avgörande betydelse för den regionala utvecklingen. Det finns dock — säger motionärerna — inga som helst miljö- och energiaspekter på kommunikationssektorn i propositionens beskrivning. Av miljö- och energiskäl måste ökningen av bil- och flygtrafiken brytas. Även flera andra skäl talar för ett ökat kollektivt, spårbundet resande. Sjöfart och järnväg måste stå för merparten av de tyngre och mer långväga transporterna. Bilism skall gynnas där den är samhällsekonomiskt lönsam (inkluderat miljökostnader). Det innebär att bilens möjligheter skall tas till vara i t.ex. Norrlands inland, där spårbunden trafik inte kan bli aktuell. Vidare betonar motionärerna att infrastrukturen måste ses över i stort och att vi inte får bygga oss fast i ett bil- och flygberoende. Det kan inte vara riktigt att bygga samhällen och infrastrukturer så att långväga pendling mellan bostad och arbetsplats tvingas fram. En långsiktig strategi behövs för att motverka en sådan felaktig infrastrukturuppbyggnad. Data-, tele- och videokommunikationernas möjlighet att ersätta framför allt persontransporter måste lyftas fram. Nya rön visar att det finns en stor potential på detta område, som måste utnyttjas på ett bättre sätt än i dag.

Motionärerna yrkar (yrkande 27) att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad de sålunda anfört om *kommunikationerna* och (yrkande 28) att riksdagen hos regeringen begär en långsiktig strategi för att motverka uppbyggandet av *en bilkrävande infrastruktur*.

Utskottet erinrar om det trafikpolitiska målet att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. I det trafikpolitiska beslutet underströks också att en grundläggande princip vid utformningen av trafikpolitiken skall vara att de enskilda människorna och företagen ges möjlighet att inom ramen för det befintliga trafikutbudet själva avgöra hur de skall ordna sina transporter. För att transportkonsumenterna skall ges möjlighet att ta hänsyn till såväl sina egna förhållanden som till effekterna för samhället i övrigt krävs en väl avvägd påverkan från samhällets sida. De medel som i första hand står till buds inom den statliga trafikpolitiken för att åstadkomma en sådan valfrihet under ansvar för andras välfärd är en samhällsekonomiskt grundad prissättning av trafiken. Av det trafikpolitiska beslutet framgår vidare att bilismen svarar för merparten av persontransporterna och att den är en förutsättning för att samhällets behov av transporter skall kunna tillgodoses. Lastbilstrafiken kommer i framtiden — liksom hittills — att ha stor betydelse för att tillgodose det svenska näringslivets behov av transporter och för att bidra till utvecklingen av nya transportlösningar. Bilismen måste emellertid utvecklas med beaktande av de säkerhets- och miljökrav som samhället ställer.

Trafikutskottet finner inte skäl ompröva riksdagens beslut och avstyrker därför för sin del de båda motionsyrkandena.

I motion A107 (vpk) föreslås också en utredning om hur postverket skall kunna utveckla sin *lantbrevbäring* till att även omfatta en "social del" för äldre.

Den sålunda aktualiserade frågan behandlas av post- och teleutredningen i dess nyligen framlagda betänkande Affärsverk med regionalt och socialt ansvar (SOU 1990:27). Utredningen förordar att Posten samråder med de kommunala myndigheterna för att möjliggöra att lantbrevbärarna i ökad omfattning skall kunna utnyttjas för "social service" på avtalsreglerade och affärsmässiga grunder. Kostnaderna kan därigenom — framhåller utredningen — hållas nere både för Posten och kommunen. Vidare förordas att Posten aktivt skall verka för att lantbrevbärare och postkontorspersonal skall kunna utföra kompletterande tjänster genom samarbete med privata företag, kommuner och statliga verk och myndigheter. I avvaktan på resultatet av regeringens beredning av utredningens förslag avstyrker trafikutskottet för sin del motionsyrkandet.

I motion A111 (c) framhålls att investeringar i det större vägnätet och nya vägsträckningar för *utbyggnad av Europa- och riksvägar* inte bör finansieras med regionalpolitiska medel utan över ordinarie väganslag.

Statlig finansiering av vägbyggen sker via sjätte huvudtitelns anslag B3. Byggnad av riksvägar och B4. Byggnad av länstrafikanläggningar samt i vissa fall med AMS-medel för beredskapsarbeten. Som framgår av vad utskottet anfört framhålls det i propositionen att det föreslagna infrastrukturanslaget inte bör kunna användas för investeringar av typen vägar, järnvägar, flygplatser osv. Utskottet delar denna uppfattning.

Trafikutskottet finner med hänvisning till det anförda syftet med motionsyrkandet tillgodosett och avstyrker därför för sin del ett bifall till detsamma.

I motion A111 (c) begärs också en utredning om en samlad lösning av *utlokaliseringen av postgirot*. Målsättningen bör enligt motionärerna vara att alla centrala uppgifter utlokaliseras.

Från posten har under hand framhållits att behandlingstiden av postgirots betalningsuppdrag måste bli så kort som möjligt, då detta krävs med hänsyn till konkurrensen från bankerna och bankgirot inom området för betalningsförmedling m.m. Nuvarande krav på en total behandlingstid om högst ca 24 timmar från mottagandet av ett betalningsuppdrag med morgonposten till utdelningen påföljande dag av kontoutdrag — vilket krav i princip gäller för postgirots betalningsförmedling — nödvändiggör enligt posten centraliserade system för behandlingen. Utflyttning från postgirot av den s.k. 24-timmarsservicen är enligt posten inte möjlig. Denna snabba service är det främsta konkurrensmedlet för postgirot. Posten planerar emellertid att i Tierp inrätta en filial till postgirot, dit behandlingen av s.k. 48-timmarssuppdrag — registrering av inbetalningar med checker m.m. — skulle flyttas. Behovet av årsarbetskrafter vid denna enhet beräknas till ca 20. Förläggning till Tierp av filialen har valts med hänsyn till önskemål om utlokalisering och till att filialen inte bör ligga på större avstånd från Stockholm än som motsvarar en färdväg på 1–1¼ timme med bil.

Nya kassaterminaler för ADB installeras på postkontoren under åren 1990–1992. Dessa kassaterminaler gör det möjligt att flytta ut vissa arbetsuppgifter från postgirot till postkontoren. Andelen arbetsuppgifter som kan flyttas ut till postkontoren uttryckt i årsarbetskrafter beräknas till ca 200 under den närmaste femårsperioden.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker trafikutskottet för sin del motionsyrkandet.

I motion A111 (c) begärs vidare en utredning om reglerna för *transportstöd*.

Av den regionalpolitiska propositionen framgår att regeringen nyligen tillsatt en särskild utredare (dir. K 1989:B) med uppgift att lämna förslag på hur det regionalpolitiska transportstödet för person- och godstransporter i Norrland skall utformas i framtiden. Utredningen skall också — som nämnts — behandla stödet till Vänersjöfarten samt bidraget till kommunala flygplatser, transportstödet till Gotland, stödet



till godstransporterna i glesbygd och möjligheterna till stöd för data-kommunikation i norra Sveriges inland. I avvaktan på resultatet av utredningen avstyrker trafikutskottet för sin del motionsyrkandet.

I motion A118 (c) framhålls att en grundläggande förutsättning för ett decentraliserat samhälle är goda och fungerande kommunikationer. Det är nödvändigt — betonar motionärerna — att hela landet får en rimlig del av statens insatser på kommunikationsområdet. Sverige behöver i framtiden kommunikationer, där olika typer av transportmedel stödjer och kompletterar varandra, om en positiv regional utveckling och god miljö skall kunna uppnås. Det förutsätter i sin tur att de framtida investeringarna i vägnät, flygplatser, järnvägar m.m. får en inriktning som utgår från de krav som miljön och målet regional balans ställer.

Utskottet delar motionärernas uppfattning och vill framhålla att denna stämmer väl överens med de *mål för trafikpolitiken* som riksdagen angav i sitt beslut år 1988.

Något sådant riksdagens tillkännagivande som motionärerna begär torde sålunda inte vara erforderligt, varför trafikutskottet för sin del avstyrker motionens yrkande 30 h.

Stockholm den 19 april 1990

På trafikutskottets vägnar

*Birger Rosqvist*

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Ove Karlsson (s), Olle Östrand (s), Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Görel Bohlin (m), Rune Johansson (s), Sten-Ove Sundström (s), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s) och Tom Heyman (m).

## Avvikande meningar

### 1. Sjöfarten på Vänern

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser att den del av trafikutskottets yttrande som börjar med "Som framgår" och slutar med "del motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Vänern och Byälven upp till Glafs fjorden är uråldriga transportleder som har farbara leder till västkusten och havet. Flera utredningar visar att sjöfarten med vissa utvecklingsinsatser är överlägsen landsvägstrafiken både vad gäller miljöaspekter och transportekonomi. De moderna

fartyg som nu byggs har visat att de utsläpp som gamla maskiner förorsakat går att bygga bort. Med modern teknik kan alltså tungt gods med fördel fraktas sjövägen.

Mot bakgrund av det anförda förutsätter utskottet att en investeringsplan för hamnbyggnad i berörda kommuner tas fram. Vidare finner utskottet det angeläget att ett fördelaktigt finansieringssystem för investeringar i nya fartyg för Vänersjöfart utarbetas. Vidare behövs en inventering av vilka godsslag som kan överföras till sjötransporter. Det bör understrykas att sjö- och järnvägstransporter inte behöver konkurrera med varandra utan är kompletterande system.

Trafikutskottet delar sålunda motionärernas uppfattning att riksdagen hos regeringen bör begära förslag om utveckling av sjöfarten på Vänern, Glasfjorden och Byälven samt tillstyrker för sin del motionsyrkandet.

## 2. Kommunikationerna och en bilkrävande infrastruktur

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser att den del av trafikutskottets yttrande som börjar med "Utskottet erinrar" och slutar med "båda motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser för sin del att stor hänsyn till miljö och energiförsörjning skall tas vid fördelning av medel till investeringar i de olika trafikslagens infrastrukturer i landets alla delar. Det är av största vikt att det miljövänliga järnvägsnätet utvecklas i hela landet, alltså även i landets glesbefolkade delar. Risker för ökad utsatthet i redan utsatta regioner i takt med att miljökraven ökar är annars uppenbar. Liknande problem finns redan vad gäller industriernas lokalisering, där just den miljöstörande och energislösande industrin i betydande utsträckning är koncentrerad till mellersta Norrland. Det torde vara klart att denna region kan förväntas få avsevärda problem på grund av ökande miljökrav om inte särskilda satsningar för att utveckla alternativ görs.

Trafiken på vägarna, och i snabbt ökande grad i luften, hör redan till de allra värsta miljöproblemen i vårt land. Det vore djupt olyckligt om redan utsatta regioner görs än mer beroende av just sådana transportslag än vad som redan är fallet. Sålunda bör t.ex. inlandsbanan och tvärbanorna i norr utvecklas, och betydande utbyggnader med bl.a. en Bothniabana längs Norrlandskusten och en sydlig ostkustbana som ansluter till Blekinge kustbana, byggas under 1990-talet. Det är också viktigt att staten framdeles tar ett större regionalpolitiskt ansvar vid köp av interregional persontrafik på järnväg än vad som hittills varit fallet. Den tendens som finns att göra landets glesbefolkade delar mer beroende av de mest miljöstörande och energislösande trafikslagen, dvs. bil och flyg, kan på så vis motverkas.

Det anförda bör, enligt trafikutskottets mening, riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### 3. Lantbrevbäring

1989/90:TU2y

Viola Claesson (vpk) anser att den del av trafikutskottets yttrande som börjar med "Den sålunda" och slutar med "del motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Lantbrevbärningen är — som motionärerna framhåller — mycket uppskattad och till stor nytta på landsbygden. Det är enligt utskottets mening angeläget att denna verksamhet utvidgas på så sätt att den inte enbart behöver ha en ekonomisk inriktning utan att den kan kombineras med en social del, exempelvis enklare tillsynsuppgifter. En utvidgad sådan service torde få stor regionalpolitisk betydelse, varför utskottet delar motionärernas uppfattning att en utredning bör tillsättas om hur postverket skall kunna utveckla sin lantbrevbäringsorganisation. Av direktiven bör klart framgå att postverket fortsättningsvis ska ha hela ansvaret för verksamheten.

Med det anförda tillstyrker trafikutskottet för sin del motionsyrkandet.

### 4. Utlokalisering av postgirot

Elving Andersson (c), Rune Thorén (c) och Roy Ottosson (mp) anser att den del av trafikutskottets yttrande som börjar med "Från posten" och slutar med "del motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att en utredning bör tillsättas med direktiv att föreslå en samlad lösning av utlokaliseringen av postgirot. Målsättningen bör vara att alla centrala uppgifter utlokaliseras.

Med det anförda tillstyrker trafikutskottet för sin del motionsyrkandet.

### 5. Transportstöd

Elving Andersson (c), Rune Thorén (c) och Roy Ottosson (mp) anser att den del av trafikutskottets yttrande som börjar med "Av den" och slutar med "del motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Det är enligt utskottets mening angeläget att transportstödet också fortsättningsvis blir en ersättning för företagens fördyrade transportkostnader, dvs. en kompensation som utgår på grund av de långa avstånden. Vidare bör transportrådet på ett bättre sätt än för närvarande beakta de verkliga behoven av fraktstöd. Rådet bör också få i uppdrag att vidta vissa kompletteringar av fraktstödsberättigade varor i avvaktan på att nya transportbestämmelser tas fram.

Vad sålunda anförts med anledning av motionsyrkandet bör riksdagen — enligt vad trafikutskottet för sin del anser — som sin mening ge regeringen till känna.

Elving Andersson och Rune Thorén (båda c) anser att den del av trafikutskottets yttrande som börjar med "Något sådant" och slutar med "motionens yrkande 30 h" bort ha följande lydelse:

För att de trafikpolitiska målen skall kunna nås är det enligt utskottets mening angeläget att länsvägnätet får ett väsentligt resurstillskott. Vidare måste järnvägstrafiken moderniseras och anpassas till de förändrade förutsättningar och krav som samhällsutvecklingen leder till.

Med det anförda tillstyrker trafikutskottet för sin del motionsyrkandet.

## Särskilt yttrande

### Skärgårdstrafiken

Elving Andersson (c), Rune Thorén (c) och Viola Claesson (vpk) anför:

I reservation nr 6 till trafikutskottets betänkande 1989/90:TU19 om stöd till skärgårdstrafik erinras om att riksdagen år 1986 beslutade att stödet till skärgårdstrafiken skulle avvecklas. Stödet utgick med 35 % av den bidragsgrundande kostnaden. I reservationen framhölls också att persontransporterna i skärgården är en dyr verksamhet och att skärgårdarna främst finns i kommuner som har svag ekonomi. Riksdagen borde därför — framhölls det i reservationen — besluta om att återinföra skärgårdsstödet med de regler som tidigare gällde och regeringen återkomma till riksdagen med förslag till medelsanvisning.