

Trafikutskottets betänkande**1981/82:23****om anslag till Institut och Transportstöd m. m. (prop. 1981/82:100)**

SJÄTTE HUVUDTITELN

1. **Transportrådet.** Utskottet tillstyrker regeringens i proposition 1981/82:100 bilaga 9 (kommunikationsdepartementet) förslag under punkt I 1 (s. 148—151) och hemställer

att riksdagen till *Transportrådet* för budgetåret 1982/83 anvisar ett förslagsanslag på 13 382 000 kr.

2. **Transportstöd för Norrland m. m.** Regeringen har under punkt I 2 (s. 151—152) föreslagit riksdagen att till Transportstöd för Norrland m. m. för budgetåret 1982/83 anvisa ett förslagsanslag på 128 000 000 kr.

Motioner

I motion 1981/82:595 av Sven Henricsson och John Andersson (båda vpk) yrkas

1. att riksdagen beslutar uttala att reglerna för transportstöd till Norrland skall gälla i enlighet med vad som gällde före riksdagens beslut den 25 november 1981 och hos regeringen begära åtgärder i enlighet därmed,

2. att riksdagen till Transportstöd för Norrland m. m. anvisar ett förslagsanslag på 178 000 000 kr. för budgetåret 1982/83.

I motion 1981/82:600 av Yngve Nyquist m. fl. (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av bestämmelserna om transportstödszoner så att Ludvika och Smedjebacken kan införlivas i stödet.

I motion 1981/82:1409 av Bertil Måbrink (vpk) yrkas att riksdagen uttalar att Hofors och Ockelbo bör inplaceras i lämplig transportstödszon.

I motion 1981/82:1878 av Rolf Sellgren (fp) yrkas

1. att riksdagen begär att regeringen snarast utvärderar effekterna av de nuvarande avgränsningsreglerna för transportstödet,

2. att riksdagen begär att regeringen utreder frågan om en mer varaktig form för transportstödet, möjligen integrerat i annat regionalpolitiskt stöd.

I motion 1981/82:2049 av Gösta Bohman m. fl. (m) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till ett reformerat transportstöds-system i enlighet med vad som anförts i motionen.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1981/82:2018.

Utskottet

Riksdagen fattade den 25 november 1981 beslut om nya regler för transportstödet (prop. 1981/82:30, bil. 3, TU 1981/82:5, rskr 1981/82:42). Beslutet innebar bl. a. en reduktion av antalet transportstödszoner, att lägsta bidragsberättigade transportavstånd höjdes till 251 km och att vissa varugrupper uteslöts från möjligheten att få stöd. De nya reglerna beräknades medföra besparingar på ca 50 milj. kr. Mot denna bakgrund räknar föredragande departementschefen med att kostnaderna för transportstödet under nästa budgetår kan begränsas till 128 milj. kr.

De nya reglerna för transportstödet trädde i kraft den 1 mars 1982. Enligt utskottets mening bör erfarenheter av det nya transportstödet avvakas innan ytterligare förändringar vidtas. Mot denna bakgrund tillstyrker utskottet regeringens förslag till medelsanvisning och avstyrker yrkandena i motion 1981/82:595 (vpk) om en återgång till de regler som gällde före riksdagsbeslutet i november 1981 och om att anslaget skall räknas upp med 50 milj. kr. i förhållande till regeringens förslag. Av samma skäl avstyrker utskottet yrkandet i motion 1981/82:600 (s) om en översyn av bestämmelserna så att Ludvika och Smedjebacken kan införlivas i stödet och yrkandet i motion 1981/82:1409 (vpk) att riksdagen uttalar att Hofors och Ockelbo bör inplaceras i lämplig transportstödszon.

I motion 1981/82:1878 (fp) yrkas *dels* att riksdagen begär att regeringen snarast utvärderar effekterna av de nuvarande avgränsningsreglerna för transportstödet, *dels* att riksdagen begär att regeringen utreder frågan om en mer varaktig form för transportstödet möjligen integrerat i annat regionalpolitiskt stöd. Enligt motionären har slopandet av transportstödet till sågade trävaror i kustregionen och vissa inlandskommuner lett till en besvärande konkurrenssnedvridning mellan företag inom samma bransch och med samma avståndsproblem vilket medför risk för nedläggning och produktionsbortfall för flera sågverk utmed den norrländska kusten. Motionären framhåller vidare att möjligheten att samordna företagsinriktade stödformer till ett enda organ bör övervägas och att i samband därmed tiden synes vara mogen att finna en möjlig integration av transportstödet i annan stödverksamhet.

I motion 1981/82:2049 (partimotion m) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till ett reformerat transportstödssystem. Motionärerna framhåller att stödet är ett generellt instrument för att utjämna konkurrensolikheter mellan olika delar av landet men att en rad selektiva moment, t. ex. sådana som utesluter vissa transportmedel och varuslag ingår i stödet. Enligt motionärerna bör de selektiva inslagen minskas och stödets koppling till vissa särskilda transportsätt överges.

De nya reglerna för transportstödet har som utskottet påtalat i det föregående helt nyligen trätt i kraft. Utskottet förutsätter att regeringen och transportrådet uppmärksamst studerar konsekvenserna av såväl den varu-

mässiga som den geografiska avgränsningen av stödet så att inte vissa företag kommer i en konkurrenssituation som står i strid med stödets syfte. Riksdagsbeslutet i november 1981 innebar att stöd till sågade trävaror inte skall utgå till företag i kustregionen samt i vissa inlandskommuner i stöd-områdets södra del. Utskottet framhöll därvid att de problem som kan uppkomma för vissa företag bör, inom ramen för de angivna besparingarna, kunna lösas genom bemyndigandet för regeringen eller den myndighet som regeringen utser att avgränsa de områden för vilka stödet till sågade trävaror skall slopas. Utskottet förutsätter att regeringen särskilt noga följer utvecklingen inom detta område.

Utskottet vill, beträffande yrkandet i motion 1981/82:2049 (partimotion m) att stödets koppling till vissa särskilda transportsätt skall överges, framhålla att närsjöfartsutredningen (SOU 1981:103) behandlat frågan om transportstöd till sjöfarten. I budgetpropositionen aviseras att regeringen senare kommer att förelägga riksdagen en proposition med anledning av utredningens förslag.

Med hänvisning till vad utskottet anfört om det angelägna i att regeringen och transportrådet uppmärksamt studerar konsekvenserna av de nya reglerna för transportstödet och i avvaktan på regeringens ställningstagande till närsjöfartsutredningens förslag bör motionerna 1981/82:1878 (fp) yrkande 1 och 1981/82:2049 (partimotion m) lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

Utskottet avstyrker, med hänvisning *dels* till att riksdagen så sent som i november 1981 beslutade om nya regler för transportstödet, *dels* till att regeringen helt nyligen förelagt riksdagen en proposition om förslag till åtgärder inom regionalpolitikens område (prop. 1981/82:113), yrkande 2 i motion 1981/82:1878 (fp) att regeringen skall utreda frågan om en mer varaktig form för transportstödet möjligen integrerat i annat regionalpolitiskt stöd.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1981/82:595 (vpk) yrkande 2 till *Transportstöd för Norrland m. m.* för budgetåret 1982/83 anvisar ett förslagsanslag på 128 000 000 kr.,
2. beträffande *transportstödet utformning m. m.* att riksdagen
 - a. avslår motion 1981/82:595 (vpk) yrkande 1,
 - b. avslår motion 1981/82:600 (s),
 - c. avslår motion 1981/82:1409 (vpk),
 - d. avslår motion 1981/82:1878 (fp) yrkande 2,
 - e. lämnar motion 1981/82:1878 (fp) yrkande 1 utan åtgärd,
 - f. lämnar motion 1981/82:2049 (m) utan åtgärd.

3. **Transportstöd för Gotland.** Regeringen har under punkt I 3 (s. 152—153) föreslagit riksdagen att till Transportstöd för Gotland för budgetåret 1982/83 anvisa ett förslagsanslag på 72 000 000 kr.

Motioner

I motion 1981/82:604 av Sten Svensson m. fl. (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om ett regionalpolitiskt anpassat transportstödssystem för Gotland.

I motion 1981/82:782 av Gunhild Bolander (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande principerna för taxesättningen för färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet.

I motion 1981/82:1398 av Sven Henricsson m. fl. (vpk) yrkas att riksdagen beslutar att för budgetåret 1982/83 till Transportstöd för Gotland anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 12 000 000 kr. förhöjt belopp.

Utskottet

Riksdagen fattade den 16 december 1981 beslut om en enhetlig taxa för de norra och södra färjelinjerna (prop. 1981/82:25, TU 1981/82:8, rskr 1981/82:117). Mot bakgrund härav räknar föredraganden med att medeltilldelningen kan begränsas till 72 milj. kr. varav 4 milj. kr. bör anvisas för att täcka det ekonomiska bortfall som Gotlandstrafiken kan förorsaka transportföretagen.

I motion 1981/82:604 (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om ett regionalpolitiskt anpassat transportstödssystem för Gotland. Enligt motionärerna måste man allvarligt överväga att personer med en läkarremiss till exempelvis regionsjukhuset i Stockholm i större utsträckning får möjlighet att använda sig av flyget. Motionärerna anser vidare att trafiken bör fördelas på flera Gotlandshamn och att fraktstödet bör baseras på varan som transporteras och inte på vem som utför befraktningen. De framhåller att regeringen vid sitt arbete med den regionalpolitiska proposition som skall föreläggas riksdagen våren 1982 bör beakta de krav och synpunkter som redovisats i motionen.

I motion 1981/82:782 (c) framhålls att när transportstödet infördes år 1974 var andelen gods via Nynäshamn ungefär dubbelt så stor som på Oskarshamn. Enligt motionen fraktades dock 16 000 ton mer gods på den södra linjen år 1980. Riksdagsbeslutet i december 1981, som innebar att en enhetlig taxa skulle tillämpas för de norra och södra linjerna med den norra linjen som normerande, har enligt motionären inneburit att taxan

höjdes med 24 % på den mest trafikerade linjen, vilket väsentligt försämrat det gotländska näringslivets konkurrensförmåga. Det föreslås därför att riksdagen uttalar sig för en återgång till det tidigare systemet att beräkna kostnaderna för färjetrafiken.

I motion 1981/82:1398 (vpk) yrkas att riksdagen till Transportstöd för Gotland anvisar 12 milj. kr. mer än vad regeringen föreslagit. Även i denna motion förordas en återgång till det tidigare systemet med hänvisning till att mer gods fraktas på sträckan Visby—Oskarshamn än på den norra linjen. Enligt motionärerna får gotlänningarna betala den besparing på 12 milj. kr. som taxehöjningen beräknas medföra.

Som framgår av det föregående fattade riksdagen så sent som i december 1981 beslut om nya taxepprinciper för färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet. Beslutet innebar att en enhetlig taxa skall tillämpas på de norra och södra linjerna och att taxesättningen på den trafikstarkaste linjen, dvs. Visby—Nynäshamn, skall vara normerande även för den södra linjen. Erfarenheter av detta beslut bör avvaktas. Utskottet är således inte nu berett att förordna sådana förändringar av transportstödet som begärs i motionerna.

Beträffande kravet i motion 1981/82:604 (m) att gotlänningarna i större utsträckning skall få möjlighet att använda flyg vid sjukresor vill utskottet påtala att sjukreseutredningen (SOU 1981:35) bl. a. föreslagit att flygresor skall betraktas som billigaste färdssätt om sjukresan företas till eller från Gotland. Regeringens ställningstagande till detta förslag bör avvaktas.

I samma motion begärs också att trafiken fördelas på fler Gotlandshamn. Enligt vad utskottet erfarit är denna begäran åtminstone delvis tillgodosedd då regeringen den 11 februari 1982 beslutade tillåta Rederi AB Ölandssund att trafikera sträckan Grankullavik—Klintehamn under somrarna 1982 och 1983.

I motionerna 1981/82:782 (c) och 1981/82:1398 (vpk) framhålls att godstrafiken år 1980 var betydligt större över Oskarshamn än över Nynäshamn. Enligt vad utskottet erfarit var år 1981 godstrafiken ungefär lika stor på de båda linjerna. Antalet godsbilar uppgick till 22 000 på vardera linjen. På den norra linjen transporterades 170 000 ton gods detta år medan motsvarande tal på den södra linjen var 163 000. Persontrafiken är betydligt större på den norra linjen. Där transporterades 538 000 passagerare år 1981 att jämföra med 344 000 på den södra linjen.

I motion 1981/82:1398 (vpk) uppges att besparingen till följd av taxehöjningen uppgår till 12 milj. kr. I proposition 1981/82:25 beräknades den totala besparingen till 4,7 milj. kr. I den summan ingår såväl de beräknade merintäkterna på passagerarsidan som på godssidan. Enligt vad utskottet erfarit kan merintäkterna på godssidan till följd av taxehöjningen på den södra linjen uppskattas till ca 1 milj. kr.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet regeringens förslag till medelsanvisning och avstyrker motionerna.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1981/82:1398 (vpk) till *Transportstöd för Gotland* för budgetåret 1982/83 anvisar ett förslagsanslag på 72 000 000 kr.,
2. beträffande *transportstödet utformning m. m.*
att riksdagen
 - a. avslår motion 1981/82:604 (m),
 - b. avslår motion 1981/82:782 (c).

4. **Statligt stöd till icke lönsam landsbygdstrafik.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt I 4 (s. 154) och hemställer

att riksdagen till *Statligt stöd till icke lönsam landsbygdstrafik* för budgetåret 1982/83 anvisar ett förslagsanslag på 19 200 000 kr.

5. **Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik.** Regeringen har under punkt I 5 (s. 155—157) föreslagit riksdagen att till Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik för budgetåret 1982/83 anvisa ett förslagsanslag på 192 768 000 kr.

Utskottet

Från anslaget ges ersättning till lokal och regional kollektivtrafik i de län där huvudmannaskap etablerats enligt lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik. Huvudmannaskap har f. n. etablerats i 21 län och beräknas vara etablerat i samtliga län senast den 1 juli 1983. Enligt föredraganden har huvudmannaskapsreformen i ett stort antal län medfört en ökad satsning på den kollektiva trafiken.

I propositionen har anslagsbehovet för nästa budgetår beräknats till ca 192,8 milj. kr. Föredraganden har därvid, med tanke på de samordningsvinster som länshuvudmännen i ökad utsträckning bör kunna ta till vara, räknat med att vägmilersättningen bör kunna hållas oförändrad under budgetåret 1982/83.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag och hemställer

att riksdagen till *Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik* för budgetåret 1982/83 anvisar ett förslagsanslag på 192 768 000 kr.

6. **Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt I 6 (s. 157—159) och hemställer

att riksdagen till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut* för budgetåret 1982/83 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.

7. **Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut.** Regeringen har under punkt I 7 (s. 159—162) föreslagit riksdagen att till Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut för budgetåret 1982/83 anvisa ett reservationsanslag på 83 580 000 kr.

Utskottet

I fråga om väderrapporteringen i lokalradion framhåller föredraganden att regeringen den 29 maj 1980 uppdrog åt statens förhandlingsnämnd (SFN) att ta upp överläggningar med Sveriges Riksradio AB (SR), Sveriges Lokalradio AB (LRAB) och Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI). Syftet med överläggningarna var att säkerställa fortsatt väderinformation i lokalradion.

SFN har i en skrivelse den 23 oktober 1981 avrapporterat uppdraget och därvid bl. a. anfört att det framkommit att SMHI och SR principiellt anser att väderrapporter i lokalradion skall finansieras genom tillskott av medel över statsbudgeten. SFN anser att det är uppenbart att tvisten mellan parterna ej är av allvarligare art än att parterna själva kan lösa den vilket dock kräver att regering och riksdag först bekräftar tidigare beslut att inte tillskjuta särskilda medel för väderrapportering i lokalradion.

Föredraganden har ingen annan ståndpunkt än SFN och är alltså inte beredd att förorda att särskilda medel tillskjuts. Enligt propositionen bör dock 100 000 kr. anvisas för att underlätta omprioriteringar inom det totala informationsutbudet i radio och TV. Föredraganden anser att en överenskommelse nu bör kunna träffas mellan parterna.

Utskottet framhåller i sitt betänkande TU 1979/80:17 att de väderrapporter som tidigare förekommit i lokalradion visat sig vara av stort allmänt intresse. Rapporterna ansågs särskilt ha haft betydelse när det gäller att höja trafiksäkerheten på vägarna men även värdet för bl. a. fjällflyget och trafiken med fritidsbåtar betonades. Utskottet fann det därför angeläget att lokalradion även i fortsättningen kunde erbjuda lyssnarna sådan information.

Riksdagen beslutade den 14 maj 1981 om riktlinjer för SMHI:s verksamhet och organisation (prop. 1980/81:149, TU 1980/81:27, rskr 1980/81:334). Utskottet upprepade då dessa uttalanden och framhöll att det fäster stor vikt vid att frågan om att säkerställa väderinformationen i lokalradion kan ges en snar lösning.

Utskottet vill i detta sammanhang ånyo understryka den betydelse som den lokala väderinformationen har för bl. a. trafiksäkerheten och det angelägna i att sådan information kan delges allmänheten. Även för jordbruket och fisket är en tillförlitlig lokal väderinformation av väsentlig betydelse. Riksdagsbeslutet i maj 1981 innebar att institutet skall inrikta verksamheten på en ökning av den uppdragsfinansierade verksamheten. Mot den bakgrunden anser utskottet i likhet med föredraganden att några särskilda medel inte bör tillskjutas för väderrapportering i lokalradion. Utskottet tillstyrker förslaget i propositionen att anvisa 100 000 kr. för att underlätta omprioriteringar inom det totala informationsutbudet i radio och TV. Som föredraganden och SFN framhållit bör nu en överenskommelse kunna träffas mellan parterna. Utskottet förutsätter att regeringen tillser att så sker.

Utskottet som även i övrigt tillstyrker regeringens förslag till medelsanvisning hemställer

att riksdagen till *Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut* för budgetåret 1982/83 anvisar ett reservationsanslag på 83 580 000 kr.

8. **Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Utrustning.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt I 8 (s. 162—164) och hemställer

att riksdagen till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Utrustning* för budgetåret 1982/83 anvisar ett reservationsanslag på 5 000 000 kr.

9. **Statens väg- och trafikinstitut m. fl. anslag.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkterna I 9—I 11 (s. 164—166) och hemställer

1. att riksdagen till *Statens väg- och trafikinstitut* för budgetåret 1982/83 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.,
2. att riksdagen godkänner att tjänsten som överdirektör vid statens väg- och trafikinstitut utbyts mot en tjänst som generaldirektör med beteckningen p,
3. att riksdagen till *Bidrag till statens väg- och trafikinstitut* för budgetåret 1982/83 anvisar ett reservationsanslag på 26 526 000 kr.,
4. att riksdagen till *Statens väg- och trafikinstitut: Utrustning* för budgetåret 1982/83 anvisar ett reservationsanslag på 500 000 kr.

10. **Statens geotekniska institut m. fl. anslag.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkterna I 12—I 14 (s. 166—168) och hemställer

1. att riksdagen till *Statens geotekniska institut* för budgetåret 1982/83 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.,
2. att riksdagen till *Bidrag till statens geotekniska institut* för budgetåret 1982/83 anvisar ett reservationsanslag på 7 360 000 kr.,
3. att riksdagen till *Statens geotekniska institut: Utrustning* för budgetåret 1982/83 anvisar ett reservationsanslag på 235 000 kr.

11. **Transportforskningsdelegationen m. m.** Regeringen har under punkt I 15 (s. 169—171) föreslagit riksdagen att till Transportforskningsdelegationen för budgetåret 1982/83 anvisa ett reservationsanslag på 20 965 000 kr.

Vidare har regeringen under avsnitt Särskilda frågor, punkt 2 (s. 180—185) berett riksdagen tillfälle att ta del av vad föredragande departementschefen har anfört om transportforskningens organisation m. m.

Motioner

I motion 1981/82:607 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas att riksdagen till Transportforskningsdelegationen anvisar ytterligare 2 000 000 kr. till totalt 22 965 000 kr. för att kollektivtrafikberedningen skall disponera ytterligare 2 000 000 kr. eller totalt 5 307 000 kr. för budgetåret 1982/83.

I motion 1981/82:1879 av Rolf Sellgren (fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av en mer målinriktad och samordnad transportforskningsorganisation.

I motion 1981/82:1894 av Bertil Zachrisson m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 12 och 13),

12. att riksdagen beslutar att avslå regeringens förslag till riktlinjer för transportforskningens organisation,

13. att riksdagen beslutar att begära att regeringen för riksdagen redovisar ett nytt förslag till samordnad verksamhet inom transportforskningsområdet.

Utskottet

Anslagsfrågor

Transportforskningsdelegationen (TFD) handhar uppgifter som avser initiativ, planläggning, samordning och stöd i fråga om forskning och utveckling rörande transporter.

Kollektivtrafikberedningen har till uppgift att analysera behovet av nya trafiklösningar på kollektivtrafikområdet, initiera, följa upp och utvärdera försöksverksamhet med nya trafiksystem, följa den nationella och internationella utvecklingen på området samt pröva olika utvecklingsåtgärder för den kollektiva trafikförsörjningen i tätorter av olika struktur.

Föredraganden föreslår att TFD och kollektivtrafikberedningen under nästa budgetår får disponera 17,7 resp. 3,3 milj. kr. vilket innebär att anslaget beräknats med utgångspunkt i huvudalternativet. En uppräknig av medlen till TFD med 0,5 milj. kr. har dock gjorts med hänsyn till att Volvos andel av kostnaderna för trafiksäkerhetsforskningen vid Chalmers tekniska högskola kommer att minska.

Utskottet tillstyrker föredragandens förslag att detta anslag liksom flertalet övriga anslag bör beräknas i enlighet med huvudalternativet, dvs. reduceras med 2 % efter pris- och löneomräkning. Utskottet avstyrker sålunda yrkandet i motion 1981/82:607 (partimotion, vpk) att ytterligare 2 milj. kr. anvisas till kollektivtrafikberedningen.

Transportforskningens organisation

Av propositionen framgår att forsknings- och utvecklingsverksamheten inom transportområdet har setts över av transportforskningsutredningen.

Utredningen avlämnade i juni 1981 betänkandet (Ds K 1981:5) Transportforskning — organisation och samverkan.

Föredraganden ger en redogörelse för utredningens förslag att söka effektivisera transportforskningen, som f. n. är splittrad på ett stort antal FoU-organ, och för remissinstansernas synpunkter. Föredraganden finner det inte motiverat att nu genomföra några större organisatoriska förändringar. Han ansluter sig dock till utredningens förslag om att ersätta transportforskningsdelegationens expertnämnder med programgrupper. Dessa bör ha ansvar för att utarbeta kort- och långsiktiga program för skilda delområden inom transportforskningen. På grundval av dessa program bör ett sammantaget långsiktigt program för transportområdet utarbetas. Till detta program ämnar föredraganden återkomma efter riksdagsbehandlingen av den forskningspolitiska proposition som avses bli förelagd riksdagen under det nu pågående riksmötet.

I motion 1981/82:1879 (fp) framhålls att ambitionerna för transportforskningen bör ställas högre än vad som framgår av propositionen. Konkreta frågor som ytterligare bör uppmärksammas är bl. a.

- optimal fördelning av transporter på väg, järnväg, fartyg och lastbärare gemensamma för olika transportmedel,
- utveckling av nya kollektivtrafiksystem,
- ytterligare minskad energiförbrukning inom transportsektorn,
- transporternas utveckling i förhållande till den tele- och datatekniska utvecklingen.

En utredning bör snarast tillkallas för att mer förutsättningslöst än hittills pröva behovet av forskning och utveckling inom transportområdet.

I motion 1981/82:1894 (s) framhålls att en samordning inom hela trafikforskningens område är av största vikt. De olika FoU-insatserna är angelägna bl. a. för att utveckla kollektivtrafiken och trafiksäkerheten. Informationen om trafikforskning behöver sammanställas, utvärderas och spridas. Behovet av en avvägning mellan forskningsinsatserna för vägteknik och järnvägsteknik bör uppmärksammas. Särskilt viktigt är att dokumentationsverksamheten och väg- och trafikinstitutets verksamhet knyts samman med övrig transportforskning. Regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag till samordnad verksamhet inom transportforskningsområdet.

Enligt utskottets mening är forskning och utveckling viktiga medel för att få till stånd en samhällsekonomiskt mera effektiv transportförsörjning än f. n. De i de båda motionerna angivna ämnesområdena synes utgöra angelägna uppgifter för transportforskningen. För att forsknings- och utvecklingsverksamheten skall kunna bedrivas rationellt fordras en väl fungerande samordning och ett sammanhållet och målinriktat program. Mot bakgrund av det utredningsarbete som förekommit och med beaktande av det anförda bör det enligt utskottets mening vara möjligt för rege-

ringen att framlägga förslag om en effektiviserad transportforskning. Ytterligare överväganden av transportforskningsutredningens förslag jämte remissyttranden över detta bör kunna skapa möjligheter till utarbetande av förslag om en sådan transportforskningsorganisation som motionärerna åsyftar. Härav föranledda förslag bör enligt utskottets mening föreläggas riksdagen snarast möjligt.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1981/82:607 (vpk) till *Transportforskningsdelegationen* för budgetåret 1982/83 anvisar ett reservationsanslag på 20 965 000 kr.,
 2. beträffande *transportforskningens organisation* att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motionerna 1981/82:1879 (fp) och 1981/82:1894 (s) yrkandena 12 och 13 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.
12. **Kostnader för visst värderingsförfarande.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt I 16 (s. 172) och hemställer att riksdagen till *Kostnader för visst värderingsförfarande* för budgetåret 1982/83 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.
13. **Kostnader för försök med riksfärdtjänst.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt I 17 (s. 172) och hemställer att riksdagen till *Kostnader för försök med riksfärdtjänst* för budgetåret 1982/83 anvisar ett reservationsanslag på 20 000 000 kr.
14. **Viss internationell verksamhet.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt I 18 (s. 173—174) och hemställer att riksdagen till *Viss internationell verksamhet* för budgetåret 1982/83 anvisar ett förslagsanslag på 3 102 000 kr.

Stockholm den 18 mars 1982

På trafikutskottets vägnar
BERTIL ZACHRISSON

Närvarande: Bertil Zachrisson (s), Rolf Clarkson (m), Bertil Jonasson (c), Essen Lindahl (s), Rolf Sellgren (fp), Nils Hjorth (s), Wiggo Komstedt (m), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Olle Östrand (s), Anna Wohlin-Andersson (c), Ove Karlsson (s), Per Stenmarck (m), Rune Johansson (s) och Erik Börjesson (fp);

dock att

under *punkterna 6–14*

deltagit Lars Hedfors (s) i stället för Olle Östrand (s).

Reservation

vid **punkt 2 Transportstöd för Norrland m.m. beträffande *transportstödet* utformning** (mom. 2 d och e)

Rolf Sellgren (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 2 börjar med "De nya reglerna för transportstödet har" och på s. 3 slutar med "regionalpolitiskt stöd." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion 1981/82:1878 (fp) att slopandet av transportstödet till sågade trävaror i kustregionen och vissa inlandskommuner lett till en besvärande konkurrensnedvridning mellan företag inom samma bransch och med samma avståndsproblem, vilket kan medföra risk för nedläggning och produktionsbortfall för flera sågverk utmed den norrländska kusten. Utskottet tillstyrker därför förslaget i motionen att regeringen snarast bör granska konsekvenserna av de senaste ändringarna av transportstödet, främst i vad avser sågade trävaror, och återkomma till riksdagen med förslag till ändringar inom ramen för det i budgetpropositionen anvisade anslaget.

Det statliga stödet till näringslivet finansieras över ett stort antal anslag på statsbudgeten. I likhet med motionären anser utskottet att möjligheterna att samordna företagsinriktade stödformer till ett enda organ bör övervägas. Utskottet tillstyrker därför förslaget i motionen att regeringen bör utreda frågan om en mer varaktig form för transportstödet, möjligen integrerat i annat regionalpolitiskt stöd.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Utskottet vill beträffande yrkandet i motion 1981/82:2049 (partimotion m) att stödets koppling till vissa särskilda transportsätt skall överges, framhålla att närsjöfartsutredningen (SOU 1981:103) behandlat frågan om transportstöd till sjöfarten. I budgetpropositionen aviseras att regeringen senare kommer att förelägga riksdagen en proposition med anledning av utredningens förslag. I avvaktan på denna proposition bör motionen inte föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

dels att utskottets hemställan under 2 d och 2 e bort ha följande lydelse:

2. beträffande *transportstödet* utformning att riksdagen

(d) med bifall till motion 1981/82:1878 (fp) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om en

omprövning av de nuvarande avgränsningsreglerna för transportstödet,
(e) med bifall till motion 1981/82:1878 (fp) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om en utredning av frågan om en mer varaktig form för transportstödet, möjligen integrerat i annat regionalpolitiskt stöd,

Särskilt yttrande

vid punkt 2 Transportstöd för Norrland m.m.

Bertil Zachrisson, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Olle Östrand, Ove Karlsson och Rune Johansson (alla s) anför:

Riksdagen beslutade den 25 november 1981 om nya riktlinjer för transportstöd till Norrland (prop. 1981/82:30 bil. 3, TU 1981/82:5, rskr 1981/82:42). Vid riksdagsbehandlingen av propositionen framförde vi från socialdemokratiskt håll en rad invändningar mot regeringsförslaget.

Vi framhöll att transportstödet bör utformas så enkelt och överskådligt som möjligt och att därför den av transportrådet föreslagna indelningen i transportstödszoner med vissa modifieringar borde godtas. Regeringsförslaget ansåg vi *dels* innebära en kraftig begränsning av stödet till de svagare regionerna i landet, *dels* vara krångligt och svåröverskådligt.

Vi framhöll att förslaget att slopa stödet till sågade trävaror till företag i kustregionerna samt i vissa inlandskommuner i stödområdets södra del var oacceptabelt, eftersom det finns mindre sågverk även i dessa områden som arbetar under samma förutsättningar som inlandssågverken.

Vi framhöll att det, med hänsyn till den betydelse stödet har för konkurrensförhållandena mellan järn- och stålverken i Norrbotten och Mellansverige, var oacceptabelt att slopa stödet för järn- och stålprodukter.

Med tanke på att beslutet om nya regler för transportstödet så nyligen har fattats av riksdagen återkommer vi inte nu med våra förslag som vi dock fortfarande anser skulle innebära avsevärda förbättringar.

Riksdagsbeslutet har vidare enligt vår uppfattning tolkats på ett felaktigt sätt av transportrådet. I begreppet sågade trävaror har nämligen rådet innefattat hyvlade trävaror. Det innebär att hyvlerierna längs Norrlandskusten går miste om transportstöd. Eftersom hyvling av sågade trävaror innebär ett betydande mått av vidareförädling strider enligt vår uppfattning transportrådets tolkning mot riksdagsbeslutet.

Kommunikationsministern har redovisat i riksdagen att han står bakom transportrådets tolkning. Det innebär att förutom ett antal sågverk även ett flertal hyvlerier längs Norrlandskusten går miste om transportstöd varvid sysselsättning och produktion kommer att hotas.

