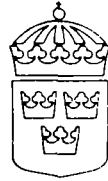


# Trafikutskottets betänkande

## 1988/89:TU11

Transportrådet, transportstöd m.m.



1988/89  
TU11

### Sammanfattning

I detta betänkande behandlas regeringens förslag i budgetpropositionen under avsnittet H. Kollektivtrafik m.m. om anslag till Transportstödet, Transportstöd för Norrland m.m., Ersättning till lokal och regional persontrafik och Kostnader för visst värderingsförfarande. Vidare behandlas förslag i nitton motioner.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag och avstyrker samtliga motionsyrkanden. Utskottets ställningstagande har föranlett nio reservationer.

Vpk- och mp-ledamöterna föreslår att transportrådet avvecklas och ersätts med statens verk för transporthushållning.

C-ledamöterna vill öka transportrådets kompetens på miljöområdet och ge rådet i uppdrag att göra samhällsekonomiska beräkningar som bl.a. bättre beaktar miljökonsekvenserna.

Fp-, c- och mp-ledamöterna anser att persontransportstöd skall utgå till egenföretagare.

Mp-ledamöterna vill att persontransportstöd skall utgå till företag i Ånge kommun.

M-ledamöterna vill anvisa 10 milj.kr. mindre än vad regeringen föreslår till anslaget Transportstöd till Norrland m.m.

Fp-, vpk- och mp-ledamöterna vill anvisa 50 milj.kr. för handikappanpassning av kollektivtrafiken.

Vpk- och mp-ledamöterna vill anvisa 500 milj.kr. för stöd till eldriven kollektivtrafik i städer.

C-ledamöterna vill införa ett skärgårdsstöd.

### Propositionen

Regeringen föreslår i proposition 1988/89:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) under avsnitt H. Kollektivtrafik m.m. punkterna H1.–H2. och H4.–H5.

1. att riksdagen till Transportrådet för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 24 210 000 kr. (punkt H1., s. 167–169),

2. att riksdagen till Transportstöd för Norrland m.m. för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 297 800 000 kr. (punkt H2., s. 169–171),

3. att riksdagen till Ersättning för lokal och regional kollektiv persontrafik för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 34 000 000 kr. (punkt H4., s. 172–173),

1988/89:TU11

4. att riksdagen till Kostnader för visst värderingsförfarande för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr. (punkt H5., s. 173).

## Motionerna

1988/89:T215 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förstärkning av transportrådets kompetens på miljöområdet,

8. att riksdagen hos regeringen begär att transportrådet får i uppdrag att utarbeta en ny modell för beräkningar av den samhällsekonomiska nyttan av olika investeringar och vid beslut om upphandling av järnvägstrafik,

31. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att persontransportstöd för Norrland skall omfatta även egenföretagare i enlighet med vad som anförts i motionen.

1988/89:T223 av Claes Roxbergh m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar

a) att det statliga transportrådet skall avskaffas och ersättas med ett statens verk för transporthushållning,

b) att statens verk för transporthushållning skall få i uppdrag att främja energisnåla och miljövänliga transportalternativ, utföra miljökonsekvensanalyser m.m. i enlighet med vad som anförts i motionen,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ett nytt anslag till eldriven kollektivtrafik i städer bör införas i enlighet med vad som anförts i motionen.

1988/89:T227 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

4. att riksdagen beslutar att transportrådet avskaffas.

1988/89:T232 av Ulla Orring (fp) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en revidering av transportstödet med hänsyn till gruvindustrin.

1988/89:T235 av Claes Roxbergh m.fl. (mp) vari yrkas

12. att riksdagen beslutar införa ett nytt anslag H8. Bidrag till eldriven kollektivtrafik i städer med 500 000 000 kr., och föreskriver att detta anslag ska användas på det sätt som angetts i motionen.

1988/89:T241 av Anna Wohlin-Andersson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ett nytt anslag "Statligt stöd till skärgårdstrafik",

2. att riksdagen uttalar att regeringen bör återkomma i kompletteringsproposition med anslagsäskande till detta.

1988/89:T243 av Görel Bohlin m.fl. (m) vari yrkas

5. att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för att underlätta trafikarbetet i Stockholmsregionen.

1988/89:T248 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

4. att riksdagen till anslaget H2. Transportstöd för Norrland m.m. för budgetåret 1989/90 anslår 287,8 milj.kr.

1988/89:T258 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

18. att riksdagen beslutar avveckla transportrådet.

1988/89:T901 av Martin Olsson (c) vari yrkas att riksdagen beslutar att persontransportstöd med 20 % skall utgå till företag inom Ånge kommun.

1988/89:T902 av Martin Olsson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om utvidgning av persontransportstödet till att även omfatta egenföretagares egna tjänsteresor.

1988/89:T903 av Gudrun Norberg (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att transportrådet får i uppdrag att ändra varugrupperingen för återvinningsglas så att transportstöd kan erhållas för glastransporterna från Norrland.

1988/89:T904 av Britta Bjelle (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändring i förordningen (1955:855) om statligt stöd till vissa tjänsteresor så att persontransportstöd kan utgå även till egna företagare och även omfatta turism och utbildningsresor.

1988/89:T905 av Ingvar Björk och Börje Nilsson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skärpning av tillämpningsföreskrifterna för handikappanpassad kollektivtrafik.

1988/89:T909 av Göran Engström och Birgitta Hambræus (båda c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av bestämmelserna om transportstöd zoner så att kommunerna Ludvika, Smedjebacken och Älvdalen får en inplacering i transportstöd zoner i enlighet med vad i motionen anförts.

1988/89:T915 av Bengt Westerberg m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en översyn av handikappanpassningen av kollektivtrafiken,

2. att riksdagen beslutar anslå ytterligare 50 milj.kr. på kommunikationsdepartementets anslag B4. Byggande av länstrafikanläggningar, att användas till bidrag till investeringar som ökar handikappanpassningen och tillgängligheten i lokal och regional kollektivtrafik.

Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1988/89:So255 (fp).

1988/89:T919 av Bengt Westerberg m.fl. (fp) vari yrkas att riksdagen beslutar att inte bara resa för anställd person utan även egenföretagare skall vara berättigad till persontransportstöd.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1988/89:A454 (fp).

1988/89:T921 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att förslag om ytterligare medel för handikappanpassning av kollektivtrafik, utöver vad som anges i givna

bestämmelser, bör föreläggas riksdagen i enlighet med vad som anförts i motionen. 1988/89:TU11

1988/89:T925 av Börje Hörnlund (c) och Hans Dau (m) vari yrkas att riksdagen beslutar att livsmedelsförpackningsindustrin inom regionalpolitiskt prioriterade områden skall erhålla intranportstöd.

## Utskottet

### 1. Transportrådet

Transportrådet (TPR) har enligt sin instruktion (SFS 1988:1179) uppgifter inom följande områden: trafikplanering, energihushållning inom transportområdet, handikappanpassning av kollektiva färdmedel, civil transportverksamhet under kriser och krig, riksfärdtjänsten, statlig upphandling av viss persontrafik på järnväg, regionalpolitiskt transportstöd, yrkestrafik och internationell vägtrafik samt ransonering av drivmedel.

I propositionen föreslås att riksdagen under anslaget Transportrådet anvisar 24,2 milj.kr. för budgetåret 1989/90.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag till medelsanvisning.

I motionerna T223 (mp), T227 (vpk) och T258 (vpk) yrkas att *transportrådet avvecklas*. Enligt den sistnämnda motionen har transportrådet under året befast sin ställning som en reaktionär kraft i den svenska transportpolitiken. I mp-motionen framhålls att transportrådet verkat för en förstärkning av de miljöskadliga transportsätten – bilism, långtradartrafik och flyg – under åberopande av ekonomiska argument. I denna motion yrkas också att transportrådet ersätts av ett nytt organ, statens verk för transporthushållning, som skall få i uppdrag att främja energisnåla och miljövänliga transportalternativ och utföra miljökonsekvensanalyser m.m.

I motion T215 (c) yrkas att *transportrådet tillförs erforderlig kompetens på miljöområdet*.

Trafikutskottet framhöll i sitt betänkande TU 1987/88:14 att utskottet förutsätter att regeringen vid sin översyn av resursfördelningen till transportrådet kommer att beakta de förändringar av rådets verksamhet som blir ett resultat av riksdagens beslut med anledning av den trafikpolitiska propositionen. Riksdagen godkände detta betänkande i mars 1988 (rskr. 157).

Av propositionen framgår att förra årets trafikpolitiska beslut innebär omfattande förändringar av transportrådets verksamhet. Beslutet innebär både ökade och minskade uppgifter. Regeringen har därför tillkallat en särskild utredare (Dir. 1988:70) som skall se över transportrådets verksamhet. Förutom de förändringar som riksdagens trafikpolitiska beslut inneburit, skall gränsdragningen gentemot närbesläktade uppgifter hos andra myndigheter ses över. Utredaren skall redovisa sina överväganden och förslag senast den 31 januari 1990.

Med hänsyn till de omfattande förändringar som riksdagens trafikpolitiska beslut inneburit för transportrådet anser utskottet det bra att regeringen tillkallat en särskild utredare som skall se över rådets verksamhet. Enligt utskottets mening bör resultatet av utredarens överväganden avvaktas. De

nu behandlade motionsyrkandena om transportrådet avstyrks därför. Utskottet vill dock med största skärpa avvisa de påstående om transportrådet som görs i motionerna T223 (mp) och T258 (vpk).

I motion T215 (c) yrkas vidare att transportrådet får i uppdrag att utarbeta en ny modell för *beräkningar av den samhällsekonomiska nyttan* av olika investeringar och beslut om upphandling av järnvägstrafik. Enligt motionärerna väger miljökostnader/miljövinster inte tillräckligt tungt då t.ex. lönsamheten av investeringar i nya järnvägar undersöks.

1988 års trafikpolitiska beslut innebär att utbyggnaden av infrastrukturen även fortsättningsvis skall grundas på en långsiktig investeringsplanering inom de olika trafikgrenarna. Ett av syftena med en sådan investeringsplanering är att ge riksdag och regering ett bra underlag för sina investeringsbeslut inom transportområdet. Regeringen har den 3 november 1988 uppdragit åt banverket, luftfartsverket, sjöfartsverket och vägverket att för sina respektive verksamhetsområden utarbeta en långsiktig investeringsplan. Upprättandet av investeringsplanen skall föregås av en bedömning av hur efterfrågan på respektive verks tjänster kan beräknas utvecklas under perioden 1991–2000. Investeringsplanen skall avse investeringar i infrastrukturen under perioden 1991–1995.

Till grund för investeringsplaneringen skall transportrådet utarbeta för transportsektorn gemensamma planeringsförutsättningar. Naturvårdsverket skall ta fram planeringsförutsättningar vad gäller miljön.

Verken skall redovisa sina investeringsplaner till regeringen senast den 1 januari 1991. Transportrådet skall utvärdera planerna och senast den 1 september 1991 redovisa till regeringen resultatet härav.

I likhet med motionärerna anser utskottet det väsentligt att investeringsbesluten inom transportsektorn grundas på samhällsekonomiska bedömningar och att miljökonsekvenserna därmed får väga tungt. Som framgår av den tidigare redovisningen har regeringen uppdragit åt de verk som svarar för utbyggnaden av infrastrukturen att upprätta investeringsplaner för åren 1991–1995. En utgångspunkt för dessa planer skall vara de trafikpolitiska mål som riksdagen lade fast förra året. Ett av de centrala målen är att transportsystemet skall utvecklas i en riktning som främjar miljön och hushållningen med naturresurser.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet att motion T215 (c) i denna del inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. Den avstyrks därför.

## 2. Transportstöd för Norrland m.m.

Från anslaget Transportstöd för Norrland m.m. bekostas godstransportstöd enligt bestämmelser i förordningen (1980:803) om regionalpolitiskt transportstöd, persontransportstöd enligt bestämmelser i förordningen (1985:855) om statligt stöd till vissa tjänsteresor samt stöd till datakommunikation till vissa företag i Gällivare, Kiruna och Pajala kommuner enligt bestämmelser i förordningen (1985:856) om statligt stöd till viss datakommunikation. Ytterligare föreskrifter om de olika stödformerna har meddelats av transportrådet som också prövar frågor om utgivande av stöden.

Godstransportstödet ges i form av fraktbidrag i efterskott till företagen och lämnas för transporter på järnväg eller i yrkesmässig trafik på landsväg. Bidrag utgår för transporter av dels varor som förädlats inom stödområdet till hel- eller halvfabrikat samt vissa jordbruks- och livsmedelsprodukter som kommer från stödområdet, dels råvaror och halvfabrikat som anskaffas av företag i stödområdet inom vissa bestämda näringsgrenar.

Transportstödet lämnas för transporter över 250 km med 10 till 50 % av nettofraktkostnaden beroende på transportsträckans längd och var företagen ligger inom stödområdet. Fr.o.m. år 1986 har stödet utvidgats genom att ett särskilt bidrag lämnas för transporter av vissa varor till hamnar vid Norrlandskusten samt vid Vänern och Mälaren ("hamntransportstödet").

I motion T909 (c) framhålls att *transportstödet bör omfatta hela Kopparbergs län*. Det yrkas att Ludvika och Smedjebackens kommuner inplaceras i transportstödzon 1 och att Älvdalens kommun inplaceras i transportstödzon 3.

I motion T232 (fp) framhålls att möjligheterna att ge transportstöd bör ses över. Motionären anser att bestämmelserna bör revideras med sikte på att även *gruvindustrin* kan komma i åtnjutande av stöd.

I motion T903 (fp) yrkas att transportstöd skall kunna utgå för transporter av *återvinningsglas* från Norrland.

I motion T925 (c) yrkas att *livsmedelsförpackningsindustrin* inom regionalpolitiskt prioriterade områden skall erhålla intransportstöd.

Den regionalpolitiska utredningen som tillsattes år 1987 skall enligt sina direktiv (I 1987:02) behandla transportstödet. Utskottet är i avvaktan på utredningens förslag, som beräknas föreligga sommaren 1989, inte berett att föreslå några förändringar i nu gällande regler för godstransportstödet. Motionerna avstyrks därför.

**Persontransportstöd**

Persontransportstödet syftar till att minska de norrländska företagens kostnader för nödvändiga personkontakter med södra och mellersta Sverige. Stödet gäller för tjänsteresor med flyg och tåg för personal anställd vid företag i viss industri- och uppdragsverksamhet. Stödet lämnas med 20 till 40 % av resekostnaden beroende på var företagen är belägna i stödområdet. Detta utgörs av Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län samt Örnsköldsviks, Sollefteå och Kramfors kommuner i Västernorrlands län. Stödet är inriktat mot små och medelstora företag för vilka reseutgifterna utgör en betungande kostnadspost.

I motionerna T215 (c), T902 (c), T904 (fp) och T919 (fp) begärs att persontransportstöd skall lämnas även för *egenföretagares egna resor*. I motion T904 (fp) yrkas vidare att persontransportstöd skall utgå för resor som avser *turism och utbildning*.

Liknande motionskrav behandlades av utskottet förra året (TU 1987/88:14). Då framhöll utskottet att, eftersom kostnaderna för stödet måste begränsas, krävet att stödet endast skall omfatta anställd personal vid företag

i viss industri- och uppdragsverksamhet bör kvarstå. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan. Med hänsyn härtill och till att den regionalpolitiska utredningen också studerar persontransportstödet avstyrks de nu behandlade motionsyrkandena.

I motion T901 (c) begärs att persontransportstöd, med 20 % av reskostnaderna, skall utgå till företag inom *Ånge kommun*. Motionären framhåller att *Ånge kommun* är den enda kommun inom det regionalpolitiska stödområdet B som inte omfattas av persontransportstödet. Han hänvisar även till den negativa befolkningsutvecklingen i *Ånge* och *Västernorrlands län*.

Utskottet behandlade förra året samma yrkande. Då hänvisade utskottet bl.a. till önskvärdheten av att begränsa kostnadsutvecklingen för transportstödet. Av detta skäl och med hänvisning till den översyn av stödet som den regionalpolitiska utredningen genomför avstyrks motionen.

### Anslaget för nästa budgetår

Departementschefen föreslår att 297,8 milj.kr. anvisas under anslaget *Transportstöd för Norrland m.m.* Härav har 286,8 milj. kr. beräknats för godstransportstöd, 10,0 milj.kr. för persontransportstöd och 1,0 milj.kr. för stöd till datakommunikation med malmfälten.

I motion T248 (m) föreslås att anslaget minskas med 10 milj.kr. i förhållande till regeringens förslag.

Motionärerna föreslår ingen förändring av stödreglerna. Utskottet finner inget skäl att ifrågasätta den medelsberäkning som redovisas i transportrådets anslagsframställning och i budgetpropositionen. Utskottet tillstyrker därför regeringens förslag till medelsanvisning och avstyrker motionen i denna del.

### 3. Handikappanpassning av kollektivtrafiken

I de båda motionerna T915 (fp) och T921 (vpk) framhålls att alltför litet har gjorts sedan riksdagen år 1979 antog lagen om handikappanpassad kollektivtrafik. I den förstnämnda motionen yrkas att riksdagen anvisar ytterligare 50 milj.kr. för att öka handikappanpassningen i lokal och regional kollektivtrafik. I den sistnämnda motionen begärs att riksdagen beslutar att *ytterligare medel för handikappanpassning av kollektivtrafik* skall anvisas när de 50 milj.kr. som anvisades i samband med det trafikpolitiska beslutet är förbrukade.

I motion T915 (fp) yrkas vidare att regeringen gör en *översyn av reglerna för handikappanpassning* av kollektivtrafiken. I motion T905 (s) begärs att transportrådets tillämpningsföreskrifter skärps.

Som en följd av 1988 års trafikpolitiska beslut har 50 milj.kr. anvisats för bidrag till handikappanpassning av fordon och terminalanläggningar som används i lokal och regional kollektivtrafik. Trafikhuvudmän och kommuner ansöker om bidrag hos länsstyrelsen som upprättar en plan i vilken de olika projekten prioriteras. Dessa planer skickas till transportrådet som i sin tur gör en länsvis fördelning av medlen. Länsstyrelsernas planer skulle vara inlämnade till transportrådet i mitten av februari detta år.

Det nya statsbidraget för handikappanpassning av kollektivtrafiken ger, enligt utskottets mening, möjlighet att komplettera transportrådets generella föreskrifter med lösningar som är mera individuellt anpassade till de förflytningsbehov som finns på en viss ort. Större utrymme skapas för lokala initiativ.

Av den tidigare redovisningen framgår att ansökningstiden för bidraget nyss har gått ut. Utskottet anser därför att det nu är för tidigt att avgöra om behov föreligger av nya medel. Utskottet förutsätter att regeringen noga följer hur bidraget utnyttjas och för riksdagen redovisar resultatet av sina bedömningar. I samband därmed får avgöras om andra typer av stimulanser för handikappanpassning bör införas.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker yrkandena i motionerna T915 (fp) och T921 (vpk) om att riksdagen nu skall ta ställning för ytterligare bidrag.

År 1979 antog riksdagen en lag om handikappanpassad kollektivtrafik (1979:558). I samband med att lagen antogs uttalade riksdagen att ett visst angivet ramprogram i princip borde kunna genomföras under en tioårsperiod. Utskottet har erfarit att transportrådet för närvarande genomför en utvärdering av de resultat som uppnåtts vad gäller handikappades möjligheter att resa. Vidare kommer transportrådets utvärdering att belysa de sociala, ekonomiska och trafikpolitiska konsekvenser som uppkommit.

Utskottet anser det bra att arbetet med en utvärdering av handikappanpassningen av kollektivtrafiken inletts. Utskottet förutsätter att regeringen snarast för riksdagen presenterar resultatet av detta arbete och de eventuella åtgärder som kan behöva vidtas. Utskottet, som anser att regeringens redovisning av utvärderingen bör avvaktas, avstyrker yrkandena i motionerna T915 (fp) och T905 (s) om en översyn av handikappanpassningen av kollektivtrafiken resp. en skärpning av transportrådets tillämpningsföreskrifter.

#### 4. Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik

Från anslaget har t.o.m. budgetåret 1987/88 utgått statligt stöd till kollektivtrafik, skärgårdstrafik och fjällflygtrafik. Från anslaget ges nu ett särskilt statsbidrag under fem år till sådan trafik som ersätter nedlagd persontrafik på järnväg. Statsbidraget är under avveckling och kommer att upphöra efter utgången av budgetåret 1990/91.

I budgetpropositionen föreslås att riksdagen till *Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik* anvisar ett förslagsanslag på 34 milj.kr.

Utskottet lämnar förslaget utan erinran.

I motionerna T223 (mp) och T235 (mp) framhålls att biltrafikökningen är särskilt dramatisk i storstäderna. Den eldrivna kollektivtrafiken i form av pendeltåg, spårvagnar, trådbussar och hybridbussar kan snabbt byggas ut i storstäderna, vilket skulle ge miljöförbättringar och öka energieffektiviteten. Motionärerna anser att det är motiverat att staten under en övergångsperiod stöder en sådan utbyggnad. Under den kommande tioårsperioden bör staten bidra med 15 miljarder kronor. För nästa budgetår föreslås att 500

1988 års trafikpolitiska beslut innebär att statsbidrag kan utgå till investeringar i eldriven lokal och regional kollektivtrafik på följande sätt. Statsbidrag lämnas till kommuner och trafikhuvudmän för byggande av spåranläggningar (banvallar, tunnlar, broar, strömförsörjning etc.) och anläggningar för strömförsörjning av trådbussar. Det betyder att bidrag utgår för byggande av järnvägar, tunnelbanor, spårvägar och trådbusslinjer. Bidragen finansieras från anslaget Byggande av länstrafikanläggningar.

Från detta anslag kan vidare statsbidrag lämnas till kommuner och trafikhuvudmän för investeringar i rullande materiel samt planerings-, trafiklednings- och informationssystem som främjar miljö, energieffektivitet och samordning inom lokal och regional kollektiv persontrafik. Det betyder att bidrag t.ex. kan lämnas till merkostnaden vid anskaffning av trådbussar och duobussar.

Som en följd av det trafikpolitiska beslutet har också 50 milj.kr. anvisats för utveckling av nya fordon för lokal och regional persontrafik på järnväg.

Riksdagen fattade år 1978 beslut om den s.k. trafikhuvudmannareformen (prop. 1977/78:92, TU 28, rskr. 364). Beslutet innebär att det i varje län skall finnas en trafikhuvudman med ansvar för lokal och regional kollektivtrafik. Riksdagen slog förra året fast att – mot bakgrund av de positiva erfarenheterna – bör grunderna för trafikhuvudmannareformen ligga fast. Reformen har inneburit en standardförbättring av den lokala och regionala trafiken. Med hänvisning härtill och till de möjligheter som finns till statsbidrag för eldriven spår- och busstrafik avstyrker utskottet motionsyrkandena om att riksdagen skall anvisa 500 milj.kr. till bidrag till eldriven kollektivtrafik i städer.

I motion T241 (c) yrkas att riksdagen beslutar införa ett *stöd till skärgårdstrafik*. Bidragsreglerna skall överensstämja med dem som gällde för det skärgårdsstöd som tidigare funnits. Motionärerna begär att regeringen i tilläggsbudget återkommer till riksdagen med förslag till medelsanvisning.

I motion T243 (m) framhålls att det, med tanke på att Stockholms län är en övärld och att det är dyrbart att bygga broar, bör övervägas om inte *vattenvägarna kan få en renässans*.

Riksdagen beslutade år 1986 att under en tvåårsperiod avveckla driftstödet till den lokala och regionala trafiken. Det i motion T241 (c) omtalade bidraget till skärgårdstrafik var en del av detta stöd. Utskottet är inte berett att föreslå att skärgårdsstödet återinrättas.

Ansvaret för den lokala och regionala persontrafiken åvilar trafikhuvudmännen. Det får därför ankomma på dem att överväga om ett skärgårdsstöd skall införas eller om vattenvägarna i Stockholms län i högre utsträckning skall utnyttjas i kollektivtrafiken.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker motionsyrkandena.

## 5. Kostnader för visst värderingsförfarande

Från anslaget betalas kostnaderna för buss- och taxivärderingsnämndens verksamhet. Nämndens kostnader förskottas av staten och belastar slutligen den inlösenkyldige genom utdebitering efter varje värdering.

## 6. Hemställan

### Utskottet hemställer

1. att riksdagen till *Transportrådet* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 24 210 000 kr.,

2. beträffande *avveckling av transportrådet m.m.*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T223 yrkande 1, 1988/89:T227 yrkande 4 och 1988/89:T258 yrkande 18,

3. beträffande *transportrådets kompetens på miljöområdet*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T215 yrkande 7,

4. beträffande *samhällsekonomiska beräkningar*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T215 yrkande 8,

5. beträffande *transportstöd i Kopparbergs län*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T909,

6. beträffande *transportstöd till gruvindustrin*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T232 yrkande 3,

7. beträffande *transporter av återvinningsglas*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T903,

8. beträffande *transportstöd till livsmedelsförpackningsindustrin*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T925,

9. beträffande *persontransportstöd till egenföretagare m.m.*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T215 yrkande 31, 1988/89:T902, 1988/89:T904 och 1988/89:T919,

10. beträffande *persontransportstöd till företag i Ånge kommun*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T901,

11. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1988/89:T248 yrkande 4 till *Transportstöd för Norrland m.m.* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 297 800 000 kr.,

12. beträffande *bidrag till handikappanpassning av kollektivtrafiken*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T915 yrkande 2 och 1988/89:T921,

13. beträffande *översyn av handikappanpassningen*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T905 och T915 yrkande 1,

14. att riksdagen till *Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 34 000 000 kr.,

15. beträffande *bidrag till eldriven kollektivtrafik i städer*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T223 yrkande 4 och 1988/89:T235 yrkande 12,

16. beträffande *stöd till skärgårdstrafik*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T241,

17. beträffande *vattenvägarna i Stockholms län*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T243 yrkande 5 i denna del,

18. att riksdagen till *Kostnader för visst värderingsförfarande* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.

1988/89:TU11

Stockholm den 7 mars 1989

På trafikutskottets vägnar

*Birger Rosqvist*

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Ove Karlsson (s), Olle Östrand (s), Sven-Gösta Signell (s), Margit Sandéhn (s), Rune Johansson (s), Sten-Ove Sundström (s), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s), Tom Heyman (m), Anders Castberger (fp), Rune Thorén (c) och Karin Starrin (c).

## Reservationer

### 1. Avveckling av transportrådet m.m. (mom. 2)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande på s. 4 som börjar med "Med hänsyn" och på s. 5 slutar med "och T258 (vpk)" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att transportrådet under senare år verkat för en förstärkning av de miljöskadliga transportsätten – bilism, långtradartrafik och flyg. Utskottet tillstyrker därför förslagen i motionerna T223 (mp), T227 (vpk) och T258 (vpk) att riksdagen beslutar att transportrådet avskaffas. Vidare tillstyrker utskottet yrkandet i motion T223 (mp) att transportrådet skall ersättas av statens verk för transporthushållning som skall få i uppdrag att främja energisnåla och miljövänliga transportalternativ och utföra miljökonsekvensanalyser m.m. Utskottet anser att det saknas relevanta beräkningsmodeller för att göra fullständiga samhällsekonomiska analyser av olika investeringar. Miljökostnader och miljövinster väger inte tillräckligt tungt, då t.ex. lönsamheten av investeringar i nya järnvägar undersöks. Det nya verket bör därför få i uppdrag att utarbeta en ny sådan beräkningsmodell.

Vad utskottet nu anfört vilket också innebär att motion T215 (c) avstyrks i denna del bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

#### 2. beträffande *avveckling av transportrådet m.m.*

att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T223 yrkande 1, 1988/89:T227 yrkande 4 och 1988/89:T258 yrkande 18 som *sin mening* ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

## 2. Transportrådets kompetens på miljöområdet (mom. 3)

1988/89:TU11

Rune Thorén och Karin Starrin (båda c) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande på s. 4 som börjar med "Med hänsyn" och på s. 5 slutar med " och T258 (vpk)" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T215 (c) att det är angeläget att transportrådet tillförs erforderlig kompetens på miljöområdet. Detta bör vara en utgångspunkt för den översyn av transportrådet som nu har inletts.

Vad utskottet nu har anfört vilket innebär att motion T215 (c) tillstyrks och övriga motionsyrkanden avstyrks i nu behandlade delar bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *transportrådets kompetens på miljöområdet* att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T215 yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

## 3. Samhällsekonomiska beräkningar (mom. 4)

Rune Thorén och Karin Starrin (båda c) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande på s. 5 som börjar med "1988 års trafikpolitiska" och slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att det saknas relevanta beräkningsmodeller för att göra fullständiga samhällsekonomiska analyser av olika investeringar. Miljökostnader och miljövinster väger inte tillräckligt tungt, då t.ex. lönsamheten av investeringar i nya järnvägar utreds. Transportrådet bör därför få i uppdrag att utarbeta en ny sådan beräkningsmodell.

Vad utskottet nu anfört vilket innebär att motion T215 (c) tillstyrks i denna del bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *samhällsekonomiska beräkningar* att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T215 yrkande 8 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

## 4. Persontransportstöd till egenföretagare m.m. (mom. 9)

Hugo Bergdahl (fp), Roy Ottosson (mp), Anders Castberger (fp), Rune Thorén (c) och Karin Starrin (c) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "Liknande motionskrav" och på s. 7 slutar med "behandlade motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att det är anmärkningsvärt att stödreglerna utformats på ett sådant sätt att egenföretagarna missgynnas jämfört med dem som driver företag i annan form. Utskottet tillstyrker därför förslagen i motionerna att persontransportstöd bör utgå även till egenföretagares egna tjänsteresor. Förslagen i motion T904 (fp) att stödet även bör omfatta turism och utbildningsresor avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

1988/89:TU11

9. beträffande *persontransportstöd till egenföretagare m.m.*  
att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T215 yrkande 31,  
1988/89:T902 och 1988/89:T919 samt med anledning av motion  
1988/89:T904 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet  
härom anfört,

## 5. Persontransportstöd till företag i Ånge kommun (mom. 10)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "Utskottet behandlade" och slutar med "avstyrks motionen" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser i likhet med motionären att flera skäl talar för att persontransportstöd bör utgå till företag i Ånge kommun. Det gäller Ånges geografiska läge jämfört med övriga områden där stöd utgår, resekostnadernas storlek jämfört med övriga kommuner i mellersta Norrland, den negativa befolknings- och sysselsättningsutvecklingen i Ånge kommun samt det förhållandet att företag i samtliga övriga kommuner i de fyra nordligaste länen som ingår i det regionalpolitiska stödområdet B har erhållit persontransportstöd.

Utskottet tillstyrker därför förslaget i motionen att bidrag bör utgå med 20 % av resekostnaderna till företag i Ånge kommun.

dels att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *persontransportstöd till företag i Ånge kommun*  
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T901 som sin mening ger  
regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

## 6. Anslaget Transportstöd för Norrland m.m. (mom. 11)

Rolf Clarkson, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Motionärerna föreslår" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker förslaget i motionen att riksdagen bör anvisa 287,8 milj.kr. under anslaget Transportstöd för Norrland m.m. vilket innebär en besparing med 10 milj.kr. i förhållande till regeringens förslag.

dels att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T248 yrkande 4 och med anledning av regeringens förslag till *Transportstöd för Norrland m.m.* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 287 800 000 kr.,

## 7. Handikappanpassning av kollektivtrafiken (mom. 12 och 13)

1988/89:TU11

Hugo Bergdahl (fp), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp) och Anders Castberger (fp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Det nya" och slutar med "transportrådets tillämpningsföreskrifter" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motionerna att de framsteg beträffande handikappanpassningen av kollektivtrafiken som gjorts sedan år 1979 är otillräckliga. Anpassningen har gått mycket långsamt, och fortfarande saknar stora grupper av handikappade reella möjligheter att utnyttja kollektiva färdmedel. Det gäller inte minst de rullstolsbundna som i dag har mycket svårt att åka buss och tåg.

Utskottet anser därför att riksdagen bör ge regeringen till känna att en översyn av hittills genomförda åtgärder när det gäller handikappanpassningen av kollektivtrafiken bör genomföras.

I samband med 1988 års trafikpolitiska beslut anvisades engångsvis 50 milj.kr. för bidrag till handikappanpassning av fordon och terminalanläggningar som används i lokal och regional kollektivtrafik. Medlen anvisades under anslaget Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator. Utskottet anser, i likhet med vad som framhålls i motionerna T915 (fp) och T921 (vpk), att dessa pengar inte räcker och föreslår därför att ytterligare 50 milj.kr. anvisas för handikappanpassning av kollektivtrafiken.

Av det anförda följer att syftet med de nu behandlade motionsyrkandena i allt väsentligt blir tillgodosett.

*dels* att utskottets hemställan under 12 och 13 bort ha följande lydelse:

### 12. beträffande *bidrag till handikappanpassning av kollektivtrafiken*

att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T915 yrkande 2 och 1988/89:T921 till *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag på 50 000 000 kr.,

### 13. beträffande *översyn av handikappanpassningen*

att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T905 och 1988/89:T915 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

## 8. Bidrag till eldriven kollektivtrafik i städer (mom. 15)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Riksdagen fattade" och slutar med "i städer" bort ha följande lydelse:

Vägfrikökningen sker till stor del i städerna eller stadsområden. Som framhålls i motionerna är redan i dag biltrafiken på dessa ställen ett stort buller-, säkerhets-, miljö- och hälsoproblem. Den mest miljövänliga och energieffektiva kollektivtrafiken är den eldrivna – pendeltåg, spårvagnar,

tunnelbana, trådbussar, duobussar etc. Utskottet anser, i likhet med motionärerna, att det är motiverat att under en övergångsperiod stödja sådan kollektivtrafik även med statliga medel.

Enligt utskottets mening bör därför ett tioårigt statligt investeringsprogram utarbetas som skall stödja de kommunala satsningarna. Under denna period bör statens insats uppgå till ca 15 miljarder kronor. Utskottet tillstyrker förslaget i motionerna att riksdagen för nästa budgetår bör anvisa 500 milj. kr. under ett nytt anslag Bidrag till eldriven kollektivtrafik i städer.

*dels* att utskottets hemställan under 15 bort ha följande lydelse:

15. beträffande *bidrag till eldriven kollektivtrafik i städer*  
att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T223 yrkande 4 och 1988/89:T235 yrkande 12 till *Bidrag till eldriven kollektivtrafik i städer* för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 500 000 000 kr..

## 9. Stöd till skärgårdstrafik (mom. 16)

Rune Thorén och Karin Starrin ( båda c) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Riksdagen beslutade" och slutar med "avstyrker motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Riksdagen beslutade år 1986 att stödet till skärgårdstrafiken skulle avvecklas. Detta stöd utgick med 35 % av den bidragsgrundande kostnaden. Som framhålls i motion T241 (c) är persontransporterna i skärgården en dyr verksamhet. Dessutom finns skärgårdarna främst i kommuner som har svag ekonomi.

Utskottet tillstyrker förslaget i motionen T241 (c) att riksdagen bör besluta att skärgårdsstödet bör återinföras med de regler som tidigare gällde. Regeringen bör snarast på tilläggsbudget återkomma till riksdagen med förslag till medelsanvisning. Motion T243 (m) avstyrks av utskottet.

*dels* att utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. beträffande *stöd till skärgårdstrafik*  
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T241 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

