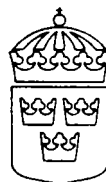


Trafikutskottets betänkande

1988/89:TU14

Transportforskning



1988/89
TU14

Sammanfattning

I detta betänkande behandlas i proposition 1988/89:100 (budgetpropositionen) bilaga 8, avsnittet I. Transportforskning, framförda förslag jämte motioner.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag och avstyrker motionförslagen.

Till betänkandet har fogats åtta reservationer.

C-, vpk- och mp-ledamöterna har reserverat sig i fråga om "Just-In-Time-system" (res. 1),

m-ledamöterna i fråga om en "bilsocial" utredning (res. 2),

vpk-ledamöterna i fråga om deltagande i Prometheus-projekt, m.m. (res. 3),

vpk- och mp-ledamöterna i frågor om utredning om ett alleuropeiskt järnvägssystem (res. 4), tidsplan för utveckling av nytt regionalståg/ny motorvagn (res. 5), stöd för minibusstrafik, m.m. (res. 7) och utveckling av kollektivtrafiken, m.m. (res. 8) samt

mp-ledamöterna i fråga om medel för utveckling av nytt regionalståg/ny motorvagn (res. 6).

Vidare har till betänkandet fogats ett särskilt yttrande av fp-ledamöterna i fråga om tidsplan för utveckling av nytt regionalståg/ny motorvagn.

Propositionen

Regeringen föreslår i proposition 1988/89:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) under avsnitt I. Transportforskning (s. 176-183)

1. att riksdagen till Statens väg- och trafikinstitut för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr. (punkt I1.),

2. att riksdagen till Bidrag till statens väg- och trafikinstitut för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 41 960 000 kr. (punkt I2.),

3. att riksdagen bemyndigar regeringen att förordna om att försörjningen av kapital till löpande investeringar vid statens väg- och trafikinstitut i fortsättningen skall ske med anlitande av driftmedel under självkonsolideringsansvar,

4. att riksdagen till Statens väg- och trafikinstitut: Återanskaffning av viss basutrustning för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 5 000 000 kr. (punkt I3.),

5. att riksdagen till Transportforskningsberedningen för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 37 720 000 kr. (punkt I4.),

6. att riksdagen medger att regeringen bemyndigar transportforskningsberedningen att besluta om statligt stöd till forskning, utveckling och demonstrationsprojekt under budgetåren 1990/91 och 1991/92 inom en ram av 24 000 000 kr. resp. 17 000 000 kr. (punkt I4.).

Motionerna

1988/89:T207 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att forskning och utveckling inom området kollektivtrafik initieras i enlighet med motionens förslag,

3. att riksdagen hos regeringen begär att en parlamentarisk kommission tillsätts med uppdrag att utreda förutsättningarna för en alternativ produktion för bilindustrin, baserad på kollektiva transporter,

4. att riksdagen hos regeringen begär att den i yrkande 3 föreslagna kommissionen också får till uppgift att utreda förutsättningarna för ett alleuropeiskt järnvägssystem.

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

5. att riksdagen hos regeringen begär en analys av hur utvecklingen av Just-In-Time-system påverkar samhällsstrukturen med avseende på bl.a. sårbarhet, energiåtgång, miljöeffekter och regional fördelning av arbete och näringsliv samt korrelationen mellan "Just-in-time" och företagsbeskattning.

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

3. att riksdagen begär att regeringen utarbetar förslag till intensifierad forskning och utveckling av miljövänliga fordon och trafiksystem enligt vad angivits i motionen.

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

13. att riksdagen beslutar införa ett nytt anslag I5. Forskning och utveckling av miljövänliga och energisnåla transporter med 100 000 000 kr., och föreskriver att detta anslag ska användas på det sätt som angetts i motionen.

1988/89:T447 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tillsättandet av en bilsocial utredning.

1988/89:T517 av Sigge Godin m.fl. (fp) vari yrkas

2. att riksdagen ger regeringen i uppdrag att igångsätta en utveckling av ett nytt regionalståg/ny motorvagn.

3. att riksdagen ger regeringen i uppdrag att avdela 70 milj.kr. av riksdagens utvecklingsanslag på 100 milj.kr. till utveckling av ett nytt regionalståg/motorvagn.

1988/89:T813 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

3. att riksdagen uttalar att televerkets engagemang i det så kallade Prometheus-projektet avbryts.

1988/89:T908 av Karl-Erik Persson (vpk) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att möjliggöra för kommuner eller länstrafikbolag som vill introducera vätagasdrivna fordon att få statliga lån för detta.

1988/89:TU14

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1988/89:N230 (vpk).

1988/89:T910 av Carl Frick (mp) vari yrkas

1. att riksdagen begär att regeringen tar fram ett tidsbegränsat ekonomiskt utvecklingsstöd för minibustrafik till de kommuner som vill genomföra servicelinjer med minibussar,

2. att riksdagen begär att regeringen informerar kommunerna om minibussarnas möjligheter och de stödmöjligheter som kommer att utvecklas som följd av förslaget i yrkande 1.

1988/89:T917 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

2. att riksdagen beslutar om ett anslag på 50 milj.kr. till Transportforskningsberedningen i syfte att förbereda införandet av automatiskt spår-system.

1988/89:T926 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att omgående avbryta allt statligt engagemang i projektet Prometheus samt att projektet omgående avbryts,

2. att riksdagen beslutar att de resurser som i dag används till under 1 nämnt projekt skall överföras till forskningsprojekt som gynnar miljövänliga kollektivtrafiksystem.

Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1988/89:N368 (vpk).

Bakgrund

De statliga satsningarna på forskning och utveckling i vårt land finansieras via anslag direkt till högskolorna, via anslag till forskningsråd – som fördelar medel främst efter inomvetenskapliga kriterier – samt via anslag till sektorsansvariga myndigheter som även de i stor utsträckning förlägger sin forskning till högskolorna. Utskottet kommer i den följande framställningen att använda förkortningen FoU för forsknings- och utvecklingsarbete och häri i förekommande fall även innefatta arbete med demonstrationsprojekt o.d.

År 1984 inleddes en ordning med att riksdagen på grundval av förslag av regeringen beslutar om treårsprogram för forskningen. Det första treårsprogrammet, som avsåg perioden 1984/85–1986/87, lades fram i proposition 1983/84:107, till vilken var fogade bilagor med förslag avseende forskningen inom berörda departements verksamhetsområden.

I bilaga 4 avseende kommunikationsdepartementets verksamhetsområde konstaterades att många olika organ var delaktiga i den svenska transportforskningen såsom bl.a. transportforskningsdelegationen och kollektivtrafikberedningen vilka stödde FoU samt statens väg- och trafikinstitut (VTI) som bedrev egen FoU. På förslag i propositionsbilagan godkände riksdagen (TU 1983/84:30, rskr. 386) bl.a. att transportforskningsdelegationen och kollektivtrafikberedningen den 1 juli 1984 skulle sammanföras till en ny myndighet, transportforskningsberedningen (TFB).

År 1987 lades forskningsprogrammet för perioden 1987/88–1989/90 fast. Beträffande FoU inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde beslöts bl.a. (prop. 1986/87:80 bil. 5, TU 27, rskr. 290) att trafikens effekter på miljön skulle vara en huvudpunkt inom den framtida transportforskningen vilket bl.a. skulle innebära en ökad satsning på järnvägsorienterad forskning som ett led i en satsning på miljövänliga transportalternativ. Vissa ökade resurser anvisades till TFB och till VTI.

På förslag i proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet (s. 138–141, 257–259 och 398) beslöt riksdagen under förra riksmötet i fråga om transportforskningen (TU 1987/88:18, rskr. 202) bl.a. om förstärkning av järnvägsforskningen samt anvisade på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1987/88 ett reservationsanslag till Stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken på 100 milj.kr. att disponeras av TFB.

I propositionen angavs att engångsanslaget i första hand skulle användas till konkreta försök med fordon och fordonskomponenter för den kollektiva trafiken, terminaler och hållplatser samt olika lednings-, informations- och beställningssystem på området. Projekten förutsattes i princip vara samfinansierade med intressenter på tillverkar- och användarsidan. Det förutsattes att TFB i frågor rörande anslaget skulle samråda med styrelsen för teknisk utveckling (STU) m.fl. Medel inom anslaget skulle också kunna utnyttjas för utveckling och teknikupphandling av nya fordon för lokal och regional persontrafik på järnväg med hänsyn till att den tillgängliga motorvagnsparken, såväl den dieseldrivna som den eldrivna, i fråga om bl.a. vikt och komfort var långt ifrån optimal från vare sig ekonomisk synpunkt eller från resandesynpunkt. Föredragande departementschefen förutsatte att en del av utvecklingsarbetet skulle kunna ske hos VTI samt i samband med företag i järnvägsbranschen. Han förutsatte också att angelägna projekt skulle kunna samfinansieras av TFB och berörda avnämare och andra intressenter. Som exempel på ett angeläget projekt angav han utveckling av ett lätt och energieffektivt fordon för lokal och regional trafik.

Det har förutskickats att regeringen under våren 1990 skall förelägga riksdagen en ny proposition om forskning.

Utskottet

1 Anslag till statens väg- och trafikinstitut, m.m.

Anslag till verksamheten

Verksamheten vid statens väg- och trafikinstitut (VTI) finansieras dels med bidrag direkt över statsbudgeten över reservationsanslaget Bidrag till statens väg- och trafikinstitut, dels med ersättning för uppdragsforskning för vilken verksamhet finns förslagsanslaget Statens väg- och trafikinstitut. Bidraget över statsbudgeten är avsett att täcka kostnader för myndighetsuppgifter vid VTI och för VTI:s egen FoU-verksamhet.

I budgetpropositionen föreslås att riksdagen för nästa budgetår till Statens

väg- och trafikinstitut anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr. och till Bidrag till statens väg- och trafikinstitut ett reservationsanslag på 41 960 000 kr.

1988/89:TU14

Utskottet tillstyrker propositionsförslagen.

Medel till utrustning

Medel till utrustning vid VTI anvisas för närvarande under reservationsanslaget Statens väg- och trafikinstitut: Utrustning, under vilket anslag 500 000 kr. har anvisats för innevarande budgetår.

Kommunikationsministern anför bl.a. att det för en fortsatt gynnsam utveckling av verksamheten vid VTI är angeläget att VTI har möjlighet att göra nödvändiga investeringar i ny teknik m.m. och att en möjlighet att åtminstone delvis åstadkomma detta är att utvidga uppdragsverksamheten i syfte att stärka VTI:s ekonomi. Kommunikationsministern förordar därför att den samlade verksamheten vid VTI så långt möjligt skall bedrivas så att investeringsutgifterna kan finansieras inom ramen för VTI:s ekonomi och föreslår att VTI:s behov av löpande investeringar fortsättningsvis får finansieras med avskrivnings- och överskottsmedel. Detta innebär enligt kommunikationsministern att utrustningsanslaget kan avskaffas och all medelstilleddning till VTI sker via reservationsanslaget Bidrag till statens väg- och trafikinstitut. Det bör enligt kommunikationsministern ankomma på regeringen att besluta om de närmare förutsättningarna för den fortsatta finansieringen av VTI:s investeringar över bidragsanslaget. I budgetpropositionen föreslås riksdagen bemyndiga regeringen att förordna om att försörjningen av kapital till löpande investeringar vid VTI i fortsättningen skall ske med anlåtande av driftmedel under självkonsolideringsansvar.

Kommunikationsministern anför vidare att VTI emellertid under överskådlig tid kommer att sakna möjlighet att med avskrivnings- och överskottsmedel göra mer omfattande investeringar i VTI:s basutrustning. Mot bakgrund av de omfattande reinvesteringsbehov som VTI för närvarande har föreslås därför i budgetpropositionen att 5 000 000 kr. för nästa budgetår anvisas under ett nytt reservationsanslag Statens väg- och trafikinstitut: Återanskaffning av viss basutrustning.

Utskottet tillstyrker propositionsförslagen.

2 Anslag till transportforskningsberedningen, m.m.

Transportforskningsberedningen (TFB) har till uppgift att planera, initiera, stödja och samordna forskning, utveckling och demonstrationsprojekt som rör transporter, trafik och trafiksäkerhet. TFB:s verksamhet är indelad i områdena (1) övergripande frågor, (2) persontransporter, (3) godstransporter (4) trafiksäkerhet samt (5) information och dokumentation.

I budgetpropositionen föreslås att riksdagen *dels* under reservationsanslaget Transportforskningsberedningen för nästa budgetår anvisa 37 720 000 kr., *dels* medge att regeringen bemyndigar TFB att besluta om statligt stöd till forskning, utveckling och demonstrationsobjekt under budgetåren 1990/91 och 1991/92 inom en ram av 24 000 000 kr. resp. 17 000 000 kr.

I elva motioner framförs förslag avseende FoU på transportområdet, m.m.

Utskottet behandlar förslagen i här aktuell del av ärendet under följande rubriker, nämligen (1) En analys av "Just-In-Time"-systems påverkan på samhällsstrukturen, (2) En "bilsocial" utredning, (3) Fortsatt deltagande i Prometheus-projekt, m.m., (4) Viss användning av anslaget Stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken, m.m., (5) Ekonomiskt stöd till kommuner för inrättande av minibustrafik, (6) Anslaget till TFB, m.m. samt (7) Utveckling av kollektivtrafiken, m.m.

En analys av "Just-in-Time"-systems påverkan på samhällsstrukturen

Vid organiserandet av materialflödena (materialadministration, MA) från råvaruleverantörerna via olika förädlingssteg till de slutliga förbrukarna av de färdiga produkterna går utvecklingen mot ökad snabbhet, tidsprecision, lagerrationalisering och högt kapacitetsutnyttjande av människor och anläggningar, dvs. man tillämpar vad som kallas Just-In-Time-principer. Kännetecknande för Just-In-Time-system är bl.a. att företagen minskar sin lagerhållning av varor. I stället förlitar man sig på tidsprecision vid leveranser från underleverantörer o.d.

I motion T215 (c) pekar motionärerna på att företagen genom att ersätta lagerhållning av komponenter och insatsvaror för produktion med snabba och säkra transporter från leverantörerna ställer stora krav på landsvägs- och järnvägstransporterna, vilka krav bl.a. innebär att allt fler transporter måste ske på dagtid och konkurrera med persontrafik om tillgänglig kapacitet. Motionärerna framhåller att det mycket snabba utnyttjandet av Just-In-Time-system dock inte har föregåtts av någon analys av samhällseffekterna av användningen av sådana system. Motionärerna begär därför (yrkande 5) en analys av hur en mera allmän övergång till Just-In-Time-system påverkar samhällsstrukturen med avseende på bl.a. energiåtgång, miljöeffekter, regional fördelning av arbete och av näringsliv samt – om denna påverkan leder till samhällsekonomiska kostnader och snedvridna prioriteringar – en analys i frågan om det är skattesystemets lagervärderingsregler som medverkar till att framkalla företagsekonomiska beslut som får sådana effekter.

De frågor som tas upp i motionen har under senare tid varit föremål för ingående diskussioner mellan trafikmyndigheter, forskningsinstitutioner och forskningsstödjande organ, bl.a. TFB.

Efter överläggningar och seminarier har man inom TFB utarbetat nya program där forskningsbehov inventerats i syfte att analysera dessa nya utvecklingstendenser.

Inom ett program för godstransporter och materialadministration har särskilt uppmärksamats de samhällsekonomiska konsekvenserna av MA-kraven på transporter. Här påtalas att utvecklingen mot frekventa mindre sändningar har försämrat kapacitetsutnyttjandet av fordon och lastbärare som i sin tur kan innebära ett ökat trafikarbete och i tätexploaterade områden orsaka flaskhalsar i trafiksystemet. Avsikten med forskningsinsatserna är här att studera samband mellan trafikarbete, energiförbrukning och miljöstörningar. Man tar också upp frågan om företagens benägenhet att flytta från perifera lägen mot viktigare delar av transportleder och termina-

ler, vilket kan innebära en ökad lokalisering av företag mot syd- och väst-Sverige.

Inom TFB har vidare utarbetats ett särskilt forskningsprogram för trafik och miljö som täcker mark- och flygtransporter där kunskapsläget och forskningsbehovet inom olika delområden har preciserats.

Även för energirelaterad forskning och utveckling inom transportsektorn har ett program utarbetats. I detta behandlas, förutom åtgärder som syftar till energibesparande åtgärder, även problem som gäller transportsystemets sårbarhet i händelse av t.ex. oväntade prishöjningar på olja eller störningar i oljetillförseln vid en krissituation.

En översyn av de grundläggande dragen i företagsskattesystemet görs av kommittén (Fi 1985:06) med uppdrag att göra en översyn av företagsbeskattningen. Kommittén behandlar bl.a. frågor om lagervärdering. Kommittén beräknas avge sitt slutbetänkande under år 1989.

Den utredningsverksamhet som sålunda pågår eller förestår i frågor som tas upp i motionen synes kunna tillgodose motionärernas önskemål. Motionsyrkandet synes därför inte böra föranleda något initiativ från riksdagens sida. Det avstyrks sålunda.

En "bilsocial" utredning

I motion T447 (m) begärs (yrkande 2) att en "bilsocial" utredning skall tillsättas. Motionärerna famnhåller att det är av stor vikt att få fram uppgifter om bilens betydelse för hela eller delar av Sveriges befolkning, hur olika statliga ingrepp och ökade kostnader påverkar hushållen samt vilka regional- och fördelningspolitiska effekter som blir resultatet.

Bilen har successivt fått ökad betydelse i trafikförsörjningen såsom en följd av bl.a. den allmänna välståndsökningen, de ökade resbehoven, utbyggnader och förbättringar av vägnätet samt de kvalitativa egenskaper som bilen erbjuder – rörlighet, valfrihet, bekvämlighet. Personbilen möjliggör i regel direkt färd mellan start- och målpunkt. Den som har tillgång till bil når också ett väsentligt större utbud i fråga om sysselsättning och service.

Bilens betydelse för de enskilda människorna beräknas också öka i fortsättningen. I rapporten Sveriges framtida transporter (jämte rapporten Transporter i en osäker framtid publicerad i Ds K 1987:16) beräknas den svenska normalfamiljen komma att i början av 2000-talet använda en femtedel av de disponibla inkomsterna för kommunikation, en andel som då beräknas överstiga matens resp. bostadens andel av disponibel inkomst. Transporterna i egen bil beräknas öka på bekostnad av köpta kommunikationstjänster till att omfatta drygt 80 % av hushållens kommunikationsbudget.

Vid behandlingen under förra riksmötet (TU 1987/88:18 s. 6) av ett motionsförslag som var likartat med det här aktuella redogjorde utskottet för olika forskningsrapporter och -projekt som är ägnade att förbättra kunskapsläget om bilens roll i samhället. Utskottet hänvisar till denna redogörelse. Bl.a. framhöll utskottet resvaneundersökningar som har utförts av statistiska centralbyrån – den första år 1978 och den andra avseende tiden maj 1984–maj

1985, publicerad i Statistiska meddelanden T11 SM8701 – samt studier som bygger på resvaneundersökningarna.

1988/89:TU14

I överensstämmelse med den mening utskottet uttalade med anledning av motionsförslaget under förra riksmötet anser utskottet att kunskapsläget genom de olika undersökningarna håller på att förbättras vad gäller bilens roll i samhället, varför det inte är befogat att en särskild bilsocial utredning tillsätts. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

Fortsatt deltagande i Prometheus-projekt, m.m.

Riksdagen godkände under 1986/87 års riksmöte riktlinjer för industriell utvecklingsverksamhet, gemensam mellan staten och industriföretag, som en del av ett nationellt informationsteknologiskt program (prop. 1986/87:74 s. 107–116. NU 30 s. 40–44, rskr.271). Den statliga resursinsatsen för denna del av programmet (IT 4) beräknades bli 495 milj.kr. Finansieringen sker över försvars- och industrihuvudtitlarna samt från televerket. Den statliga insatsen i industriella utvecklingsprojekt får uppgå till högst halva projektkostnaden. För att planera, leda och låta genomföra och följa upp verksamheten har en delegation för industriell utveckling inom informationsteknologiområdet (IT-delegationen) inrättats med representanter för myndigheter och industri.

I proposition 1986/87:74 lämnades även en redogörelse (s.141–142) för det s.k EUREKA-samarbetet. I detta deltar företag och institutioner i 19 västeuropeiska länder (däribland i Sverige) och EG-kommissionen med mål att driva på den tekniska och ekonomiska förnyelsen i Europa. Finansieringen av projekt inom EUREKA-samarbetet förutsätts i första hand ske av deltagarna själva med eget kapital eller genom insatser på kapitalmarknaden. Statligt stöd till förstudier och projektgenomförande skulle enligt redogörelsen kunna erhållas från styrelsen för teknisk utveckling (STU) och från industrifonden.

Inom ramen för EUREKA-samarbetet startade biltillverkare i fem europeiska länder år 1986 forskningsprogrammet Prometheus (*Programme for a European Traffic with Highest Efficiency and Unprecedented Safety*). Programmet, som är åttaårigt, syftar till att genom informationsteknologi effektivisera vägtrafiken samt att minska olägenheterna i form av olyckor, buller och avgaser. Antalet deltagare har utökats och innefattar numera Europas viktigaste bil- och elektronikindustrier. Forskningsprogrammet består av sju delprogram av vilka industrin har tagit hand om tre (PRO-CAR, PRO-NET och PRO-ROAD) och fyra avser mera grundläggande forskningsprojekt (PRO-ART, PRO-CHIP, PRO-COM och PRO-GEN). Inom ramen för IT4-programmet stöder IT-delegationen ekonomiskt fem projekt inom PROMETHEUS olika delprogram. Dessutom utgår bidrag från vägverket och STU. På olika sätt engagerade i ett eller flera av dessa projekt är dessutom på statlig sida televerket, tekniska högskolan i Stockholm, universitetet i Linköping, Chalmers tekniska högskola och VTI.

I tre vpk-motioner vänder sig motionärerna mot satsningen på Prometheus-projekt m.m.

I motion T813 (vpk) begärs (yrkande 3) att televerkets engagemang i

Prometheus-projekt skall avbrytas. Motionärerna anser att televerket – för att göra sig oberoende av utlandet i fråga om komponenter – bör satsa på industriella komponentprojekt i stället för att engagera sig i Prometheus-projekt.

I motion T926 (vpk) begärs att allt statligt engagemang i Prometheus-projekt skall avbrytas (yrkande 1) och att de statliga resurser som avses för dessa projekt i stället skall användas för forskningsprojekt som gynnar miljövänliga kollektivtrafiksystem (yrkande 2). Motionärerna vänder sig mot uppläggningsen av Prometheus-samarbetet samt kritiserar den satsning som man genom detta samarbete gör från svensk sida på bilismen med dess negativa effekter på människornas hälsa och på miljön.

I motion T207 (vpk) vänder sig motionärerna också mot den ekonomiska satsning på bilismen som sker genom deltagandet i EUREKA:s Prometheus-projekt. Motionärerna anser att resurserna bör föras över till helt andra teknikprojekt än bil- och försvarsindustrins. De framhåller att exempel från andra länder visar hur tekniker utan anknytning till transportindustrin lyckas med att ta fram lämpliga lösningar för kollektivtrafiken. Motionärerna begär att en grupp av forskare och tekniker, som är fristående från industrin, skall få i uppdrag att hitta okonventionella trafiklösningar som leder bort från massbilism, trafikdöd och ekologiska katastrofer (yrkande 2). Ev. internationellt samarbete bör gruppen enligt motionärerna söka utanför EUREKA:s bilprojekt. Motionärerna begär vidare att en parlamentarisk kommission skall tillsättas med uppdrag att utreda förutsättningarna för en alternativ produktion för bilindustrin i form av produktion för kollektiva transporter (yrkande 3) samt att denna kommission också får till uppgift att utreda förutsättningarna för ett alleuropeiskt järnvägssystem (yrkande 4).

Utskottet avstyrkte under förra riksmötet (TU 1987/88:18 s. 7–8) ett motionsyrkande vari man begärde att statligt stöd inte skulle ges till Prometheus-projekt. Utskottet underströk att det statliga stödet avsåg FoU som syftade till att förbättra trafiksäkerheten och framhöll att det var angeläget att man från svensk sida följer FoU som bedrivs utanför vårt land för att vi skall kunna tillgodogöra oss resultaten av vad som därvid kommer fram. Någon anledning att nu inta en annan mening har utskottet inte. Utskottet avstyrker därför motionsyrkandena om att deltagande från statlig sida i Prometheus-projekt skall upphöra. Härav följer att utskottet även avstyrker motionsförslagen om att statliga medel, som används för Prometheus-projekt, i stället skall användas för framtagning av okonventionella kollektiva trafiklösningar samt att en grupp forskare och tekniker och en parlamentarisk kommission skall tillkallas för att utreda förutsättningarna för en alternativ produktion för bilindustrin, baserad på kollektiva transporter. Det kan framhållas att TFB stöder ett forskningsprojekt ”Alternativa bansystem för kollektivtrafik” inom institutionen för trafikplanering vid tekniska högskolan i Stockholm, i vilket man arbetar med frågor om sådana transportsystem på separat bana som inte kan betecknas som järnvägssystem, konventionella tunnelbanesystem eller konventionella spårvägssystem.

Någon anledning att nu genom en parlamentarisk kommission låta utreda förutsättningarna för framtagning av ett järnvägssystem som skall kunna få alleuropeisk användning finns enligt utskottets mening inte. Utskottet avstyrker således även motionsförslaget härom.

Viss användning av anslaget Stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken, m.m.

I motion T517 (fp) begärs att utvecklingen av ett nytt regionaltåg/en ny motorvagn för länstrafiken på järnväg skall ingångsättas så att tillverkning kan ske i början av 1990-talet (yrkande 2) och att 70 milj.kr. av anslaget (på 100 milj.kr.) skall avdelas för utvecklingsarbetet (yrkande 3).

TFB:s styrelse fastställde i februari i år dels ett program för utveckling av lokal och regional tågtrafik och fordon, dels ett program för utveckling av lokal och regional kollektivtrafik.

Enligt programmet för utveckling av lokal och regional tågtrafik och fordon kommer våren 1989 – efter programskrivning under hösten 1988 – att utgöra en utredningsetapp och tiden från senhösten 1988 till år 1993 att utgöra en utvecklings- och demonstrationsetapp. Man är ännu inte beredd att fastlägga den tidpunkt när nya fordon, framtagna med stöd av TFB, kan vara klara för leverans.

Programmet får anses i huvudsak tillgodose motionärernas önskemål i yrkandet 2. Yrkandet bör därför inte föranleda något initiativ av riksdagen utan kan avslås.

Samtidigt med att TFB:s styrelse fattade beslut om nämnda program beslutade styrelsen att av engångsanslaget på 100 milj.kr. för stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsobjekt inom kollektivtrafiken skall tills vidare 30 milj.kr. användas för utveckling av lokal och regional tågtrafik och fordon och 30 milj.kr. för utveckling av lokal och regional kollektivtrafik. Om användning av återstoden av anslaget, 40 milj.kr., avser TFB:s styrelse att senare besluta.

Utskottet är inte berett att nu förorda att sammanlagt 70 milj.kr. av anslaget skall användas för utveckling av ett nytt regionaltåg/motorvagn såsom föreslås i yrkande 3 i motionen. Detta yrkande avstyrks också.

Ekonomiskt stöd till kommuner för inrättande av minibusstrafik

I olika kommuner – med början i Borås kommun – har inom den lokala kollektivtrafiken inrättats s.k. servicelinjer, som är linjer som trafikeras med små, lättillgängliga fordon som kan komma djupt in i bostadsområden och nära besöksmål av typ sjukhus, servicecentraler, läkarstationer m.m. Dessa linjer har dessutom kunnat ta resenärer som tidigare har varit beroende av den kommunala färdtjänsten.

I motion T910 (np) erinras om introduktionen av minibusstrafik i olika kommuner. För att utvecklingen av sådan trafik skall stimuleras begär motionären att ett tidsbegränsat ekonomiskt utvecklingsstöd för minibusstrafik skall få utgå till de kommuner som vill införa servicelinjer med minibussar (yrkande 1) samt – om sådant stöd får utgå – att kommunerna

informerar om minibussars möjligheter och om att ett ekonomiskt utvecklingsstöd för minibusstrafik kan erhållas (yrkande 2).

I proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet lämnades i anslutning till förslag om ett bidrag till ökad handikappanpassning av kollektivtrafik (s.287–291 och s. 383) en redogörelse för småbussars möjligheter i kollektivtrafiken, bl.a. omnämndes servicelinjerna i Borås.

Propositionsförslaget antogs av riksdagen (TU 1987/88:20 s. 33–35, rskr. 297), som till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1987/88 anvisade ett reservationsanslag på 110 milj. kr. för att användas för bidrag till bl.a. handikappanpassning av kollektivtrafik. Enligt den sedermera beslutade förordningen (1988:932) om statsbidrag till handikappanpassning av viss kollektivtrafik och transportrådets allmänna råd (1988:1) om statsbidraget kan bidrag, i mån av tillgång på anslagna medel, lämnas trafikhuvudman med 50 % av kostnaderna för bl.a. särskilda investeringar för införande av servicelinjer.

Utskottet är inte berett att föreslå att ekonomiskt stöd härutöver skall kunna utgå till kommunerna för inrättande av minibusstrafik. Utskottet avstyrker sålunda yrkandet 1 i motionen. Härav följer att utskottet även avstyrker yrkandet 2.

Här kan nämnas att TFB i december 1988 – i rapporten "Flera små i stället för en stor". Förstudie om småbussar i reguljär linjetrafik (TFB-meddelande nr 72) – framlade resultatet av en analys av förutsättningarna för småbussar i reguljär linjetrafik i vårt land. Enligt rapporten medför småbussar ett antal positiva effekter, främst vad gäller trafikstandard och trafikmiljö, medan kostnaderna vid ett bibehållande av kapaciteten grovt sett fördubblas. Rapporten utmynnar i ett förslag till försöksverksamhet i Helsingborg med start under budgetåret 1989/90. Enligt underhandsuppgift från TFB är man inom TFB beredd att – under vissa förutsättningar – lämna visst bidrag till en försöksverksamhet i Helsingborg.

Anslaget till TFB, m.m.

Någon erinran har inte framförts i motionerna mot i budgetpropositionen föreslagen medelsanvisning till TFB m.m. Utskottet tillstyrker den föreslagna medelsanvisningen samt förslaget om medgivande beträffande beslut om statligt stöd till forskning, utveckling och demonstrationsobjekt.

Utveckling av kollektivtrafiken, m.m.

I fyra motioner förs fram förslag om FoU beträffande nya drivmedel och nya fordonssystem m.m. i kollektivtrafiken och om ekonomiskt stöd härför.

I motion T908 (vpk) begärs att kommuner och länstrafikbolag som vill introducera fordon med motorer som drivs med vätgas skall få statliga lån för detta. I motiveringen för förslaget – i motion N230 (vpk) – framhålls att då motorer drivs med vätgas, som har framställts genom elektrolys av vatten, erhålls som avgas vattenånga samt att både bensinmotorer och dieselmotorer kan byggas om till vätgasdrift.

I motion T917 (vpk) påpekas att kostnaderna för förare av fordonen i kollektivtrafiken för närvarande utgör ca 70 % av den lokala kollektivtrafi-

kens driftkostnader. System med förarlösa fordon på spår för kollektivtrafik bör därför enligt motionärerna prövas. Sådana system har enligt motionärerna också den fördelen att de kan göras småskaliga samtidigt som de har en hög kapacitet. Då sådana system representerar en ny teknik som medför stora initialkostnader krävs enligt motionärerna ett statligt stöd till kommuner som vill inrätta ett sådant system för att de skall våga satsa på det. Motionärerna begär (yrkande 2) därför att riksdagen skall anvisa 50 milj.kr. att disponeras av TFB för förberedelser för införande av automatiskt spårssystem.

I motion T223 (mp) begärs (yrkande 3) förslag till utvidgad, fördjupad och intensifierad FoU beträffande energieffektiva och miljövänliga motorfordon och transportsystem och i motion T235 (mp) begärs dessutom (yrkande 13) att ett anslag I5. Forskning och utveckling av miljövänliga och energisnåla transporter på 100 milj.kr. skall tas upp i statsbudgeten. Enligt motionärerna bör det föreslagna anslaget användas för att ta fram t.ex. transportmedel som drivs med vätgas eller med biogas, system med spårtaxi samt nya metoder för rening av avgaser.

En studie som syftat till att utreda förutsättningarna för att genomföra ett försök med *vätgasdrivna bussar* i Karlstad har genomförts med stöd av TFB och i maj 1988 rapporterats i TFB-meddelande nr 48 Vätgasdrivna bussar. Förstudie i Karlstad. En studie motsvarande den som utförts i Karlstad har Uppsalabuss AB låtit utföra. Dessa studier har främst avsett frågor om produktion av vätgas och distribution av gasen till den plats där bussar skall tankas.

I april 1988 bildades en arbetsgrupp bestående av företrädare för TFB, Studsvik AB (Studsvik Energi), Karlstads Lokaltrafik AB och Uppsalabuss AB för att klarlägga de fordonstekniska frågorna i samband med framtagning av ett par försöksbussar för vätgasdrift. Med anknytning till arbetsgruppen görs en fordonsteknisk studie, vars resultat beräknas komma att framläggas inom kort.

I förordet till "Karlstad-rapporten" framhåller TFB bl.a. att de olika problem med vätgasdrift som återstår att lösa är större än för andra alternativa drivmedel men att i gengäld möjligheterna på längre sikt förmodligen också är större. Enligt underhandsuppgift från TFB torde en tillämpning av vätgasteknik i större skala inte vara möjlig inom de närmaste 10–20 åren. En introduktion i kollektivtrafiken av fordon för vätgasdrift kan således ännu inte vara aktuell. Motion T908 (vpk) bör därför inte föranleda något initiativ från riksdagens sida. Den avstyrks således.

Avsevärda medel till utveckling av kollektivtrafiken m.m. anvisades av riksdagen under förra riksmötet på förslag i proposition 1987/88:50.

Sålunda anvisades 100 milj.kr. till stöd för utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken och 110 milj.kr. till handikappanpassning av kollektivtrafik. För dessa medelsanvisningar har utskottet lämnat närmare redogörelser ovan.

Vidare anvisades 85 milj.kr. till investeringar i trafikmedel m.m. i lokal och regional kollektiv persontrafik som främjar miljö, samordning och energieffektivitet under reservationsanslaget B 4. Byggande av länstrafikanläggningar. Vid anmälan av förslaget till denna medelsanvisning anförde

kommunikationsministern bl.a. (s. 68) att detta statsbidrag på sikt bör i första hand användas för att stimulera fram en trafik som är mindre miljöfarlig än den dieseldrivna – såsom spårbunden trafik, blandformer mellan eldrift och dieseldrift, fordon med energiåtervinningssystem, drift med naturgas m.m. – med hänsyn till att även de senaste generationerna av dieselmotorer som finns på marknaden fortfarande släpper ut mutagena kolväten och partiklar. En fortsatt medelsanvisning på 85 milj.kr. föreslås i budgetpropositionen (s.47–48) för nästa budgetår. Medlen disponeras av transportrådet.

Utvecklingen inom de olika områdena som berörs i motionerna T223 (mp), T235 (mp) och T917 (vpk) bevakas av TFB. När det gäller statligt stöd till FoU-projekt på dessa områden får de i vanlig ordning konkurrera om de stöd- och finansieringsmöjligheter som står till buds. Dessa är, som visats ovan, av avsevärd omfattning. Här skall även beaktas att stöd till FoU-projekt kan utgå inom ramen för anslaget till TFB liksom från anslag som disponeras av STU m.fl. Utskottet kan således inte förorda att på statsbudgeten skall uppföras de ytterligare anslag för FoU, som föreslås i här aktuella delar av motionerna T235 (mp) och T917 (vpk). Dessa motionsförslag och här aktuellt förslag i motion T223 (mp) avstyrks således.

3 Hemställan

Utskottet hemställer

Anslag till statens väg- och trafikinstitut (VTI), m.m.

1. beträffande *anslag till VTI, m.m.*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1988/89:100

a) till *Statens väg- och trafikinstitut* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.,

b) till *Bidrag till statens väg- och trafikinstitut* för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 41 960 000 kr.,

c) bemyndigar regeringen att förordna om att försörjningen av kapital till löpande investeringar vid statens väg- och trafikinstitut i fortsättningen skall ske med anlitande av driftmedel under självkonso- lideringsansvar,

d) till *Statens väg och trafikinstitut: Återanskaffning av viss basutrustning* för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 5 000 000 kr.,

Anslag till transportforskningsberedningen (TFB), m.m.

2. beträffande *"Just-In-Time"-system*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T215 yrkande 5,

3. beträffande en *"bilsocial" utredning*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T447 yrkande 2,

4. beträffande *deltagande i Prometheus-projekt, m.m.*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T207 yrkandena 2 och 3. 1988/89:T813 yrkande 3 samt 1988/89:T926,

5. beträffande *utredning om ett alleuropeiskt järnvägssystem*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T207 yrkande 4,

6. beträffande *tidsplan för utveckling av nytt regionalståg/ny motorvagn*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T517 yrkande 2,

7. beträffande *medel för utveckling av nytt regionalståg/ny motorvagn*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T517 yrkande 3,

8. beträffande *stöd för minibusstrafik, m.m.*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T910,

9–10. beträffande *anslaget till TFB, m.m.*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1988/89:100

a) till *Transportforskningsberedningen* för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 37 720 000 kr.,

b) medger att regeringen bemyndigar transportforskningsberedningen att besluta om statligt stöd till forskning, utveckling och demonstrationsprojekt under budgetåren 1990/91 och 1991/92 inom en ram av 24 000 000 kr. resp. 17 000 000 kr.,

11. beträffande *utveckling av kollektivtrafiken, m.m.*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T223 yrkande 3, 1988/89:T235 yrkande 13, 1988/89:T908 och 1988/89:T917 yrkande 2.

Stockholm den 21 mars 1989

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Ove Karlsson (s), Olle Östrand (s), Kenth Skårvik (fp), Sven-Gösta Signell (s), Görel Bohlin (m), Margit Sandéhn (s), Rune Johansson (s), Sten-Ove Sundström (s), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Jarl Lander (s), Rune Thorén (c) och Hans Lindfors (mp).

Reservationer

1. "Just-In-Time"-system (mom. 2)

Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Rune Thorén (c) och Hans Lindfors (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "De frågor" och på s. 7 slutar med "avstyrks sålunda" bort ha följande lydelse:

Som motionärerna framhåller i motionen har tillämpningen av Just-In-Time-system – med dessas krav på snabba och säkra transporter av

komponenter och insatsvaror för produktionen – lett till att allt fler godstransporter på väg och järnväg går på dagtid och till att över huvud taget stora krav på kommunikationssystemen ställs, till förfång bl.a. för persontrafiken. Någon utredning av samhällseffekterna vid tillämpning av Just-In-Time-system har inte föregått införandet. Utskottet ansluter sig därför till motionärernas mening att en analys nu bör göras av hur utvecklingen av Just-In-Time-system påverkar samhällsstrukturen med avseende på bl.a. sårbarhet, energiåtgång, miljöeffekter och regional fördelning av arbete och näringsliv samt av korrelationen mellan Just-In-Time-system och företagsbeskattnings.

Vad utskottet sålunda anfört om Just-In-Time-system bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande "*Just-In-Time*"-system

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T215 yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

2. En "bilsocial" utredning (mom. 3)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Sten Andersson i Malmö (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Vid behandlingen" och på s. 8 slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

I Sverige är situationen numera den att fungerande individuella transporter är en förutsättning för att samhället skall fungera. Bilismen har en central betydelse i ett högindustrialiserat och till ytan stort land som Sverige.

En konkurrenskraftig kollektivtrafik är emellertid tillgänglig endast i storstadsregionerna. Utanför storstäderna är bilen ofta det enda kommunikationsmedlet. Undersökningar visar t.ex. att på Norrlands landsbygd kan 80 % av alla bilister inte utnyttja kollektivtrafiken för sina arbetsresor. Barnfamiljerna, inte minst i glesbygderna, får emellertid allt svårare att klara av sitt bilnehav ekonomiskt.

Det är enligt utskottets uppfattning av stor vikt att få fram mer heltäckande uppgifter om bilens betydelse för hela och delar av Sveriges befolkning, hur olika statliga ingrepp och ökade kostnader påverkar hushållen samt vilka regional- och fördelningspolitiska effekter som blir resultatet. Ytterligare kostnadshöjningar kan resultera i att många tvingas avstå från sitt bilnehav. Det skulle innebära stora standardförluster för de flesta familjer. Allt detta motiverar att en särskild bilsocial utredning genomförs. Såsom föreslås i motionen bör en bilsocial utredning tillsättas och lägga fram sitt resultat skyndsamt.

Vad utskottet således anfört om en bilsocial utredning bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande en "*bilsocial*" utredning

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T447 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Utskottet avstyrkte" och slutar med "konventionella spårvägssystem" bort ha följande lydelse:

EG:s och bil- och elektronikindustrins Prometheusprojekt subventioneras av vägverket, telcverket, olika högskolor och STU m. fl., dvs. ur statskassan. Prometheus syftar till total samordning och satellitstyrning av Västeuropas landsvägstransporter. Utvecklingen skall enligt projektets arkitektur "baseras på det yppersta av vad modern forskning och teknik kan erbjuda". I 1987/88 års trafikpolitiska proposition nämns Prometheus-programmet som ett trafiksäkerhetsarbete, vilket ger sken av att det handlar om att förbättra villkoren i människornas vardag. Detta är dimridåer för att dölja de verkliga syften som bl. a. bilindustrin har.

I rapporten "Sveriges framtida transporter" beskrivs syftet med Prometheus-projektet. I visionen ingår en tillväxtfanatisk ideologi där massbilismen helt följdriktigt utgör en viktig utvecklingskraft: det gäller att under 2000-talet fyrfaldiga trafiken och detta skall bli möjligt genom en "ekologisk vägtrafik"! För alla som insett att det ekologiska systemet redan satt gränser för bilismen är bilden en skräckvision om framtiden. Det datastyrda bilsamhället kommer däremot att skapa en drömtillvaro för dem som vill göra pengar på att människor skall tvingas använda bilen som sitt andra hem.

Rapporten om Sveriges framtida transporter spår att det kan komma att bli lämpligt att låta 14-åringar köra bil, eftersom det blir farligt att köra moped, när biltrafiken blir så tät. Det enda "pris" rapporten anser att människorna behöver betala är att de aldrig klarar sig utan det lilla datakort som är inträdesbiljetten för varje bilist. Med denna tingest utlovas en autopilot som träder in om och när bilistens hjärna inte klarar trafiken.

Sammantaget anser utskottet – i överensstämmelse med den mening som framförs i motionerna T813 (vpk) yrkande 3 och T926 (vpk) yrkande 1 – att statligt stöd och engagemang till FoU med anknytning till Prometheus-programmet omgående bör avbrytas.

De statliga resurser som satsas och avses satsas i Prometheus-projekt bör i stället i enlighet med vad som föreslås i yrkandena 2 i motionerna T926 (vpk) och T207 (vpk) satsas i FoU som gynnar miljövänliga kollektivtrafiksystem som leder bort från massbilism, trafikdöd och ekologiska katastrofer. Som också föreslås i sistnämnda motion (i yrkande 3) bör en parlamentarisk kommission tillsättas med uppdrag att utreda förutsättningarna för en alternativ produktion för bilindustrin, baserad på kollektiva transporter.

Vad utskottet sålunda anfört om deltagande i Prometheus-projekt, m. m. bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *deltagande i Prometheus-projekt, m. m.*

att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T207 yrkandena 2 och 3, 1988/89:T813 yrkande 3 samt 1988/89:T926 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

4. Utredning om ett alleuropeiskt järnvägssystem (mom. 5)

1988/89:TU14

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "Någon anledning" och slutar med "motionsförslaget härom" bort ha följande lydelse:

Inom vårt land har vi en stor potential i fråga om industrier för framtagning av nya produkter på transportområdet och vi har stor erfarenhet när det gäller att utnyttja nya idéer och ny teknik på detta område. Svensk medverkan vid utvecklandet av ett alleuropeiskt järnvägssystem bör kunna ligga inom ramen för våra möjligheter. Såsom föreslås i motionen bör därför förutsättningarna för framtagning av ett sådant system närmare utredas genom en parlamentarisk kommission.

Vad utskottet sålunda anfört om ett alleuropeiskt järnvägssystem bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *utredning om ett alleuropeiskt järnvägssystem* att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T207 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

5. Tidsplan för utveckling av nytt regionaltåg/ny motorvagn (mom. 6)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "Programmet får" och slutar med "kan avslås" bort ha följande lydelse:

Enligt detta program kan ett nytt regionaltåg/ny motorvagn inte vara framtagen för tillverkning i början av 1990-talet. Som framhålls i motionen behöver länstrafikhuvudmännen ett nytt regionaltåg/ny motorvagn som kan tillverkas redan då. Utvecklingen av ett nytt regionaltåg/ny motorvagn bör därför igångsättas med detta tidsperspektiv.

Vad utskottet sålunda anfört om tidsplan för utveckling av nytt regionaltåg/ny motorvagn bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *tidsplan för utveckling av nytt regionaltåg/ny motorvagn* att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T517 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

6. Medel för utveckling av nytt regionaltåg/ny motorvagn (mom. 7)

Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "Utskottet är" och slutar med "avstyrks också" bort ha följande lydelse:

Det är angeläget att inom kollektivtrafiken prioritera järnvägstrafik. För att länshuvudmännen skall kunna bedriva rationell persontrafik på länsjärn-

vägarna krävs ett nytt lätt regionaltåg. Om ej ett sådant finns tillgängligt inom rimlig tid, föreligger stor risk för nedläggning av stora delar av den järnvägsbaserade persontrafiken i landet. Hög kompetens och bred erfarenhet av tåg- och motorvagnsbyggen finns inom den svenska industrin, varför en fullskalig prototyp bör kunna var framtagna inom en tvåårsperiod. Därför bör 70 milj.kr. av engångsanslaget användas för utveckling av ett nytt regionaltåg/ny motorvagn.

Vad utskottet sålunda anfört om medel för utveckling av nytt regionaltåg/ny motorvagn bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *medel för utveckling av nytt regionaltåg/ny motorvagn* att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T517 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

7. Stöd för minibustrafik, m.m. (mom. 8)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 11 börjar med "Utskottet är" och slutar med "i Helsingborg" bort ha följande lydelse:

Som TFB framhåller i sin rapport är kostnaderna höga för minibustrafik. Enligt utskottets mening bör därför alla trafikhuvudmän som inför sådan trafik kunna under den första tiden få ett mera generöst bidrag än det som kan utgå från det under förra riksmötet anvisade statsbidraget. Regeringen bör således återkomma till riksdagen med förslag om erforderlig medelsanvisning. När riksdagen har beslutat om en ökad ram för bidrag till minibustrafik bör kommunerna informeras om de förbättrade stödmöjligheterna. Utskottet tillstyrker sålunda förslagen i motionen.

Vad utskottet sålunda anfört om stöd för minibustrafik, m.m. bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *stöd för minibustrafik, m.m.* att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T910 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

8. Utveckling av kollektivtrafiken, m.m. (mom. 11)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "I förordet" och på s. 13 slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör FoU beträffande nya drivmedel och fordonsystem m.m. för kollektivtrafiken i huvudsak främjas såsom motionärerna föreslår.

Riksdagen bör således som sin mening ge regeringen till känna att förslag bör föreläggas riksdagen om långivning till kommuner och länstrafikbolag som vill introducera vätagdrivna fordon.

Fou beträffande energieffektiva och miljövänliga motorfordon och transportsystem – såsom t. ex. nya avgasreningsmetoder för fordonsmotorer,

fordon med motorer som drivs med vätgas eller biogas och automatiserad trafik på spår – bör utvidgas, fördjupas och intensifieras och riksdagen bör för detta ändamål anvisa *ett reservationsanslag på 100 milj.kr.* att disponeras av TFB.

dels att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. *beträffande utveckling av kollektivtrafiken, m.m.*
att riksdagen
- a) med bifall till motion T908 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om statliga lån för introduktion av vätgasdrivna bussar,
 - b) med anledning av motionerna 1988/89:T223 yrkande 3, 1988/89:T235 yrkande 13 och 1988/89:T917 yrkande 2 till *Utveckling av kollektivtrafiken* för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 100 000 000 kr.

Särskilt yttrande

Tidsplan för utveckling av nytt regionaltåg/ny motorvagn (mom. 6)

Kenth Skårvik och Hugo Bergdahl (båda fp) anför:

Vi vill understryka det angelägna i att man skyndsamt utvecklar ett nytt regionaltåg/en ny motorvagn för länstrafiken på järnväg. Huvudmännen för länstrafiken behöver ett nytt regionaltåg/en ny motorvagn. Man riskerar att huvudmännens möjligheter att finansiera regional tågtrafik minskar allteftersom tiden går. Viktigt är också att erforderliga medel anvisas för projektet.

