Trafikutskottets betänkande 1986/87:20

om anslag till Transportrådet, m.m.
(prop. 19986/87:100 bil. 8)

TU
1986/87:20

Sammanfattning

I detta betänkande behandlas regeringens förslag i budgetpropositionens bilaga 8 under avsnittet H. Transportstöd m.m. om anslag för nästa budgetår till Transportrådet, Transportstöd för Norrland m.m., Riksfärdtjänst och Kostnader för visst värderingsförfarande. Vidare behandlas förslag i tolv motioner.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i här aktuell del av budgetpropositionen och avstyrker motionsyrkandena.

Utskottets ställningstagande föranleder sex reservationer och fyra särskilda yttranden.

C-ledamöterna kräver transportrådets avskaffande och – under förutsättning av bifall härtill – en förflyttning av transportforskningsberedningen.

Vpk-ledamoten reserverar sig till förmån för ett transportstöd omfattande även sjötransporter.

Fp- och c-ledamöterna anser att även egenföretagares egna tjänsteresor skall omfattas av persontransportstödet.

Fp-ledamöterna anser att en översyn av handikappanpassningen bör genomföras.

Vpk-ledamoten reserverar sig beträffande handikappanpassningen till förmån för bl.a. ett förändrat myndighetsansvar.

Två särskilda yttranden, ett av m- och fp-ledamöterna och ett av vpk-ledamoten har avgetts rörande transportrådet.

M-ledamöterna har avgett ett särskilt yttrande rörande persontransportstödet.

Fp-ledamöterna har avgett ett särskilt yttrande beträffande riksfärdtjänsten.

SJÄTTE HUVUDTITELN

1. Transportrådet m.m.

I proposition 1986/87:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) har regeringen under avsnitt H. Transportstöd m.m. punkt H 1. (s. 142–146) föreslagit riksdagen att till Transportrådet för budgetåret 1987/88 anvisa ett förslagsanslag på 17 404 000 kr.

1986/87:T204 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 19–20),

19. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen i uppdrag att avveckla transportrådet fr.o.m. den 1 januari 1988 i enlighet med vad som i motionen anförs,

20. att riksdagen beslutar att till Transportrådet för budgetåret 1987/88 anvisa ett förslagsanslag på 8 000 000 kr.

1986/87:T934 av Anna Wohlin-Andersson och Marianne Karlsson (båda c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen beslutar att transportforskningsberedningen, då transportrådet avskaffats, förläggs till Linköping.

Utskottet

I motion T204 (c) anförs bl.a. att transportrådet är en onödig central byråkrati. Något ansvar för regionalpolitiken har rådet inte. Motionärerna kräver att riksdagen, för att minska byråkratiseringen och decentralisera beslutsfattandet, ger regeringen i uppdrag att *avveckla transportrådet fr.o.m. den 1 januari 1988*. Därvid bör snabbt utredas vilka av rådets uppgifter som kan upphöra och vilka som kan överföras till befintliga regionala organ. Vidare yrkas i motionen att riksdagen beslutar om en medelsanvisning på 8 milj. kr.

Utskottet kan till en början konstatera att transportrådets arbetsuppgifter spänner över ett brett fält av transportsektorn. Bl.a. svarar rådet för frågor som rör trafikplanering, transportstöd, yrkestrafiklagstiftning och internationell vägtrafik. I anslutning till kollektivtrafikens handikappanpassning och riksfärdtjänsten har transportrådet också viktiga uppgifter. Vidare arbetar rådet med energihushållning i samband med transporter, drivmedelsransonering och den civila transportverksamheten vid beredskap och krig.

Enligt utskottets uppfattning fullgör transportrådet flera betydelsefulla uppgifter. Dessa är av skiftande karaktär och utförs inom skilda områden. Helt naturligt har därför skett – och sker fortlöpande – förändringar av rådets arbetsuppgifter. Således avvecklas för närvarande statsbidraget till lokal och regional kollektivtrafik, vilket bidrag administreras av transportrådet. Vidare kan pekas på de i Europa pågående strävandena att liberalisera den internationella vägtrafiken. Denna utveckling kan komma att minska behovet av tillståndsprövning och andra myndighetsinsatser. På motsvarande sätt förhåller det sig med den svenska yrkestrafiklagstiftningen. Förändringar i denna kan direkt återverka på behovet av insatser från rådets sida. Vissa arbetsuppgifter i samband med omprövning av järnvägstrafik har rådet slutfört.

Transportrådet har emellertid också på senare tid fått vidgade arbetsuppgifter. Exempelvis har godstransportstödet kompletterats med ett persontransportstöd och ett stöd till viss datakommunikation. Transportrådet har även tilldelats viktiga uppgifter med samordning av investeringsplaneringen inom transportsektorn.

De olika förändringarna av transportrådets arbetsuppgifter återverkar självfallet på myndighetens struktur. Det trafikpolitiska utvecklingsarbetet, som pågår inom kommunikationsdepartementet, kan på olika sätt komma att påverka transportrådets verksamhet. Utskottet förutsätter att man därvid även överväger de förändringar av transportrådets organisation som kan bli aktuella.

Sammanfattningsvis finner utskottet att flera viktiga uppgifter inom transportsektorn fullgörs av transportrådet. Utskottet delar därför inte motionärernas uppfattning om en avveckling av rådet. Motionsyrkandet härom avstyrks.

I budgetpropositionen föreslås en medelsanvisning under anslaget till Transportrådet på 17 404 000 kr. för budgetåret 1987/88.

I anslutning till yrkandet att avveckla transportrådet föreslås i motion T204 (c) att riksdagen beslutar om en medelsanvisning på 8 000 000 kr.

Anslagsberäkningen i propositionen har inte givit utskottet anledning till erinran. På grund härav – och med hänvisning till vad utskottet tidigare anfört angående kravet på en avveckling av transportrådet – tillstyrker utskottet regeringens förslag till medelsanvisning och avstyrker motionsyrkandet i fråga.

I motion T934 (c) begärs riksdagens beslut om *flyttning av transportforskningsberedningen* till Linköping, då transportrådet avskaffats.

Med hänvisning till vad utskottet anfört angående förslaget om att avskaffa transportrådet avstyrks motionen.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1986/87:T204 (c) yrkandena 19 och 20 till *Transportrådet* för budgetåret 1987/88 anvisar ett förslagsanslag på 17 404 000 kr.,

2. beträffande *flyttning av transportforskningsberedningen*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T934 (c) yrkande 1.

2. Transportstöd för Norrland m.m.

Regeringen har under punkt H 2. (s. 146–148) föreslagit riksdagen att till Transportstöd för Norrland m. m. för budgetåret 1987/88 anvisa ett förslagsanslag på 242 100 000 kr.

Motionerna

1986/87:T211 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 10), att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändring av transportstödet att innefatta sjötransporter i syfte att stimulera kust- och inrikessjöfart.

1986/87:T217 av Erik Holmkvist (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1986/87:A464 (m) anförts om avbyråkratisering och förenkling av fraktstödet.

1986/87:T905 av Iréne Vestlund m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen beslutar att Ludvika och Smedjebackens kommuner skall ingå i transportstödsområdet.

1986/87:T914 av Britta Bjelle (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändring i förordningen (1985:855) om statligt stöd till vissa tjänsteresor så att persontransportstöd kan utgå även till egna företagare och även omfatta turism.

1986/87:T915 av Bengt Westerberg m.fl. (fp) vari yrkas att riksdagen beslutar att inte bara resa för anställd person utan även för egenföretagare skall vara berättigad till persontransportstöd.

Motiveringen till yrkandet finns i motion 1986/87:A420 (fp).

1986/87:T922 av Karl Boo (c) vari yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen begära att Ludvika och Smedjebackens kommuner införlivas i stödområde vari transportstöd kan utgå.

Utskottet

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 förskrifter om de olika stödformerna har meddelats av transportrådet som också prövar frågor om utgivande av stöden.

Godstransportstödet

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 T211 (vpk) anförs bl.a. att transportstödet bör utformas så att det inte diskriminerar eller hämmar sjöfarten. Motionärerna begär därför förslag till ändring av godstransportstödet till att innefatta även *sjötransporter*.

Utskottet vill med anledning av motionsyrkandet peka på att godstransportstödet – som ovan redovisats – från föregående år byggts ut med ett s.k. hamntransportstöd. Syftet med denna förändring har bl.a. varit att åstadkomma en ökad likställighet mellan de olika transportslagen. Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet motionsyrkandet.

Motion T217 (m) tar upp frågor om *avbyråkratisering och förenkling av godstransportstödet.* Motionären anför att stödet i och för sig är värdefullt men behäftat med vissa brister. Dessa består enligt motionären bl.a. i att stöd inte utgår till all industri och inte rättvist mellan olika transportmedel. Byråkratin i samband med stödet sägs vara obehövlig. Motionären förordar en utredning i syfte att föreslå ändringar, förenklingar och större rättvisa i fråga om fraktstödet i allmänhet.

Enligt utskottets uppfattning får det nuvarande godstransportstödet anses vara ett effektivt regionalpolitiskt medel. Ökad rättvisa mellan olika transportslag har – som utskottet nyss anfört – skapats genom hamntransportstödet. Någon erinran mot gällande regler om avgränsning av stödberättigade industrier och produkter m.m. har utskottet inte. Transportstödsärenden handläggs vid transportrådet. Enligt vad utskottet erfarit sker detta effektivt med ianspråktagande av förhållandevis små resurser. Sammantaget finner utskottet inte något behov föreligga att tillsätta en utredning med uppgift att se över transportstödet. Motionen avstyrks därför.

Stödområdet för godstransportstödet är föremål för yrkande i två motioner, T905 (s) och T922 (c). I båda motionerna begärs att Ludvika och Smedjebackens kommuner skall ingå i stödområdet.

Som utskottet tidigare anfört visar gjorda utvärderingar att godstransportstödet fungerar väl som regionalpolitiskt medel. Några avgörande motiv för att utvidga stödområdet finns enligt utskottets mening inte. Motionerna avstyrks därför.

Persontransportstödet

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. Stödet är inriktat mot små och medelstora företag för vilka reseutgifter utgör en betungande kostnadspost. Mot denna bakgrund, och med hänsyn till att utgifterna för stödet måste begränsas, har ett "golv" och ett "tak" införts för vad som är bidragsgrundande resekostnad.

I motion T914 (fp) begärs, såvitt nu är i fråga, att persontransportstöd skall få lämnas även till *turistverksamhet.* Motionären anför bl.a. att turismen växer och är av stor betydelse för Norrland, samtidigt som turismens utveckling har nära samband med personkontakter utanför regionen. Det skulle därför enligt motionären vara önskvärt med persontransportstöd även för denna verksamhet.

I förslaget till riksdagen om införande av persontransportstödet framhöll föredraganden att en utgångspunkt vid den närmare utformningen av stödet skulle vara att kostnadsutvecklingen för anslaget Transportstöd för Norrland m.m. skulle begränsas (prop. 1984/85:115 bil. 2 s. 372). Riksdagen hade inte något att erinra häremot (TU 20, rskr. 282). Med denna utgångspunkt för utformningen av persontransportstödet – som alltjämt bör gälla – kan

utskottet inte biträda att stödet utökas till att omfatta även turistverksamhet. Motionen avstyrks således i nämnda del.

Vidare begärs i motion T914 (fp), liksom i motion T915 (fp), att persontransportstöd skall få lämnas även för *egenföretagares egna resor*.

Av hänsyn till att kostnaderna för persontransportstödet måste begränsas framhöll utskottet i sitt betänkande TU 1984/85:20 att stödet endast skulle avse tjänsteresor av anställda.

Utskottet vidhåller denna uppfattning och avstyrker följaktligen de nämnda motionsyrkandena.

Anslaget för nästa budgetår

I budgetpropositionen föreslås att 242,1 milj. kr. skall anvisas under anslaget Transportstöd för Norrland m.m. Härav har 222,5 milj. kr. beräknats för godstransportstöd, 18,6 milj. kr. för persontransportstöd och 1 milj. kr. för stöd till datakommunikation i malmfälten. Utskottet tillstyrker förslaget.

Utskottet hemställer

1. beträffande *sjötransporter*

att riksdagen avslår motion 1986/87:T211 (vpk) yrkande 10,

2. beträffande *avbyråkratisering och förenkling av godstransportstödet*

att riksdagen avslår motion 1986/87:T217 (m) yrkande 2,

3. beträffande *stödområdet för godstransportstödet*

att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T905 (s) och 1986/87:T922 (c),

4. beträffande *persontransportstöd vid turistverksamhet*

att riksdagen avslår motion 1986/87:T914 (fp) i denna del,

5. beträffande *egenföretagares egna resor*

att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T914 (fp) i denna del och 1986/87:T915 (fp),

6. att riksdagen till *Transportstöd för Norrland m.m.* för budgetåret 1987/88 anvisar ett förslagsanslag på 242 100 000 kr.

3. Riksfärdtjänst

Regeringen har under punkt H 4. (s. 149–150) föreslagit riksdagen att till Riksfärdtjänst för budgetåret 1987/88 anvisa ett förslagsanslag på 63 300 000 kr.

Motionerna

1986/87:T903 av Bengt Westerberg m.fl. (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1986/87:Sf213 (fp) anförts om en översyn av handikappanpassningen av kollektivtrafiken.

1986/87:T919 av Barbro Sandberg och Kenth Skårvik (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om länsvis färdtjänst,

2. att riksdagen hos regeringen begär att transportrådet får i uppdrag att förenkla rutinerna och se över reglerna för riksfärdtjänst i enlighet med vad som anförts i motionen.

1986/87:T927 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att transportrådet bör befrias från sina uppgifter när det gäller handikappanpassning av kollektiva färdmedel,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om överläggningar med handikapporganisationerna om handikappanpassning av kollektiva färdmedel,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om utfärdande av ny preciserad förordning om handikappanpassning av kollektiva färdmedel.

1986/87:T939 av Margareta Persson och Lena Öhrsvik (båda s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av en översyn av vilken myndighet som skall handha handikappades kommunikationsfrågor,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att en tidsplan upprättas för handikappanpassning av tågen och järnvägsstationerna,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att handikappanpassning av tågen måste ges högsta prioritet vid utvecklingen av tågens kapacitet.

Utskottet

Riksfärdtjänsten är ett komplement till den kommunala färdtjänsten med syfte att göra det möjligt för svårt handikappade att till normala kostnader företa längre resor inom landet. Berättigade till riksfärdtjänst är de som på grund av handikappet måste resa på ett dyrare sätt än som eljest är brukligt. Riksfärdtjänstresor kan ske med flyg, tåg, taxibil eller med specialfordon till samma kostnad som en resa motsvarande sträcka med tåg i andra klass.

I anslutning till behandlingen av förslaget till medelsanvisning för nästa budgetår behandlar utskottet dels en motion rörande riksfärdtjänsten, dels tre motioner som tar upp frågor i anslutning till handikappanpassningen av allmänna färdmedel.

I motion T919 (fp) hävdas att rutinerna vid beställning och biljetthantering inom *riksfärdtjänsten* är alltför komplicerade och byråkratiska. En översyn av dessa regler och rutiner krävs i motionen. Motionärerna anför även att färdtjänsten i framtiden bör vara en naturlig del i den kollektivtrafik som nu byggs upp länsvis.

Utskottet vill till en början erinra om att frågor rörande tillstånd att anlita riksfärdtjänst prövas av kommunen. De administrativa rutinerna är därför inte desamma i hela landet. Regeringen har uppdragit åt transportrådet att pröva olika åtgärder i syfte att begränsa riksfärdtjänstens kostnadsutveckling och öka effektiviteten. Vidare har utskottet erfarit att frågor rörande såväl den vanliga färdtjänstens som riksfärdtjänstens framtida utformning kom-

mer att behandlas i det trafikpolitiska utvecklingsarbete som nu inletts inom kommunikationsdepartementet. Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionen.

Frågor angående *handikappanpassningen av kollektivtrafiken* tas upp i motionerna T903 (fp), T927 (vpk) och T939 (s).

I motion T903 (fp) begärs en översyn av handikappanpassningen. De framsteg inom handikappanpassningen som hittills gjorts sägs vara otillräckliga. En översyn skulle, anser motionärerna, kunna utgöra underlag för åtgärder som kan påskynda anpassningen.

I motion T927 (vpk) riktar motionärerna kritik mot transportrådets arbete med handikappanpassningen, och det antyds bl.a. att arbetet tagit alltför lång tid i anspråk. I motionen krävs att rådet befrias från sina uppgifter i sammanhanget. Vidare bör enligt motionen överläggningar angående handikappanpassningen mellan regeringen och de handikappades organisationer snarast komma till stånd. En ny och mera preciserad förordning om handikappanpassning av kollektiva färdmedel krävs också.

I motion T939 (s) behandlas frågor i anslutning till handikappanpassning av järnvägstrafiken. Tåg och järnvägsstationer är, hävdas det i motionen, dåligt handikappanpassade. Ett tillkännagivande krävs därför om att handikappanpassning av tågen bör prioriteras. Motionärerna vill också att en tidsplan för järnvägens handikappanpassning skall upprättas. Vidare påpekas att handikapporganisationerna uttalat starkt missnöje med transportrådets sätt att sköta frågor rörande riksfärdtjänst och handikappanpassning. Det bör därför enligt motionärerna övervägas om inte en särskild myndighet för handläggning av frågor om handikappanpassning, riksfärdtjänst och bilstöd borde inrättas.

Utskottet kan inledningsvis konstatera att 1979 års trafikpolitiska beslut bl.a. innefattar principen om en anpassning av kollektiva färdmedel till de handikappades behov. Detta beslut är enligt utskottets uppfattning av stor vikt med tanke på kommunikationernas centrala betydelse för de handikappade. Möjligheten att utnyttja gängse kollektivtrafik är självfallet ofta en förutsättning för en aktiv – och inte en isolerad – livsföring. Genom en handikappanpassning av den ordinarie kollektivtrafiken minskas också behovet av resurskrävande specialtransporter.

Föreskrifter om handikappanpassning av fordon m.m. har nu utfärdats, och anpassningen av transportmedlen fortgår härmed. Någon anledning att ta upp frågan om ny ansvarig myndighet för det aktuella området finner utskottet inte föreligga. I övrigt vill utskottet peka på att frågor rörande handikappanpassningen kommer att tas upp i det tidigare nämnda trafikpolitiska utvecklingsarbetet. En översyn av arbetet med handikappanpassningen kan därmed sägas komma till stånd utan någon riksdagens åtgärd.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet de nu behandlade motionerna.

I budgetpropositionen föreslås att 63,3 milj. kr. skall anvisas under anslaget till Riksfärdtjänst för nästa budgetår.

Utskottet tillstyrker förslaget.

Utskottet hemställer

1. beträffande *riksfärdtjänst*

att riksdagen avslår motion 1986/87:T919 (fp),

2. beträffande *handikappanpassningen av kollektivtrafiken*

att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T903 (fp), 1986/87:T927 (vpk) och 1986/87:T939 (s),

3. att riksdagen till *Riksfärdtjänst* för budgetåret 1987/88 anvisar ett förslagsanslag på 63 300 000 kr.

4. Kostnader för visst värderingsförfarande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt H 6. (s. 152) och hemställer

att riksdagen till *Kostnader för visst värderingsförfarande* för budgetåret 1987/88 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.

Stockholm den 28 april 1987

På trafikutskottets vägnar

Kurt Hugosson

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarck (m), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s), Viola Claesson (vpk), Jarl Lander (s), Anders Andersson (m), Yngve Wernersson (s), Ingrid Hasselström Nyvall (fp) och Rune Thorén (c).

Reservationer

1. Anslaget till transportrådet (punkt 1, mom. 1)

Gösta Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 2 börjar med "Utskottet kan" och på s. 3 slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Det är enligt utskottets uppfattning av stort värde att minska den centrala byråkratin. Härigenom kan förvaltningen effektiviseras samtidigt som regionalpolitiken kan förstärkas. Utskottet bedömer att den myndighet inom kommunikationssektorn, som lättast kan avvaras, är transportrådet. Flera av rådets arbetsuppgifter torde i själva verket kunna upphöra, medan andra bör kunna överföras till befintliga regionala organ. De möjligheter som härvidlag står till buds bör snabbt klarläggas av regeringen. Transportrådet bör därefter avvecklas. Utskottet delar motionärernas uppfattning att så bör kunna ske fr.o.m. den 1 januari 1988.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker yrkandet i motionen om transportrådets avskaffande.

I budgetpropositionen föreslås en medelsanvisning under anslaget till Transportrådet på 17 404 000 kr. för budgetåret 1987/88.

Utskottet uppfattning att transportrådet bör avskaffas under kommande budgetår inverkar på behovet av medelstilldelning. Därvid finner utskottet det i motionen föreslagna beloppet, 8 milj. kr., väl avvägt och tillstyrker detta medan regeringens förslag avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T204 (c) yrkandena 19 och 20 till *Transportrådet* för budgetåret 1987/88 anvisar ett förslagsanslag på 8 000 000 kr.,

2. Flyttning av transportforskningsberedningen (punkt 1, mom. 2)

– under förutsättning av bifall till reservation nr 1 –

Gösta Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 3 som börjar med "Med hänvisning" och slutar med "avstyrks motionen" bort ha följande lydelse:

Då transportforskningsberedningen inrättades beslutades att den i samlokalisering med transportrådet skulle förläggas till Stockholm.

Utskottet har i det föregående tillstyrkt förslag att avskaffa transportrådet. Mot bakgrund härav föreligger enligt utskottets mening för transportforskningsberedningen inte längre någon avgörande bindning till Stockholm. En lämplig förläggning för beredningen borde – som också anförs i motionen – vara Linköping.

Vad utskottet nu har anfört, vilket innebär att motionen tillstyrks i denna del, bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *flyttning av transportforskningsberedningen*
att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T934 (c) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. Sjötransporter (punkt 2, mom. 1)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 4 börjar med "Utskottet vill" och slutar med "utskottet motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Utskottet kan visserligen konstatera att godstransportstödet – som ovan redovisats – förra året byggdes ut med ett s.k. hamntransportstöd. Detta stöd omfattar emellertid endast landtransporter fram till hamnen. Något bidrag till kostnaden för själva sjötransporten, motsvarande det stöd som utgår vid landsvägs- och järnvägstransporter, existerar inte. Detta förhållande är enligt utskottets uppfattning otillfredsställande. Transportstödet bör utformas så, att det inte diskriminerar utan i stället stimulerar kust- och

inrikessjöfart. Förslag till ett på så sätt förändrat transportstöd bör utarbetas av regeringen.

Vad utskottet sålunda har anfört, vilket innebär att motionen tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *sjötransporter*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T211 (vpk) yrkande 10 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. Egenföretagares egna resor (punkt 2, mom. 5)

Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Ingrid Hasselström Nyvall (fp) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Av hänsyn" och slutar med "nämnda motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

För utvecklingen i stödområdet är det viktigt att egenföretagarna stöds. Många verksamheter som utvecklas till stora företag har börjat i liten skala. I begynnelseskedet i ett företag är de personliga kontakterna med kunder m.fl. särskilt viktiga. Persontransportstödet bör mot nu angiven bakgrund omfatta även egenföretagares egna resor.

Vad utskottet sålunda har anfört, vilket innebär att motionsyrkandena tillstyrks, bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *egenföretagares egna resor*

att riksdagen med bifall till motionerna 1986/87:T914 (fp) i denna del och 1986/87:T915 (fp) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. Handikappanpassningen av kollektivtrafiken (punkt 3, mom. 2)

Olle Grahn och Ingrid Hasselström Nyvall (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Utskottet kan" och slutar med "behandlade motionerna" bort ha följande lydelse:

Utskottet kan konstatera att föreskrifter angående handikappanpassning numera utfärdats av transportrådet. Enligt utskottets uppfattning kvarstår emellertid stora brister inom kollektivtrafikens handikappanpassning. Hittills gjorda framsteg kan knappast anses tillräckliga. Utskottet ansluter sig därför till förslaget i motion T903 (fp) om en översyn av anpassningen och en utvärdering av gjorda insatser. Syftet med motionerna T927 (vpk) och T939 (s) torde därmed till väsentlig del bli tillgodosett.

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

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *handikappanpassningen av kollektivtrafiken*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T903 (fp) och med

anledning av motionerna 1986/87:T927 (vpk) och 1986/87:T939 (s) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

6. Handikappanpassningen av kollektivtrafiken (punkt 3, mom. 2)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Utskottet kan" och slutar med "behandlade motionerna" bort ha följande lydelse:

Utskottet kan visserligen konstatera att föreskrifter om handikappanpassning numera utfärdats av transportrådet. Arbetet härmed har emellertid enligt utskottets uppfattning tagit alltför lång tid i anspråk. Stora brister inom handikappanpassningen kvarstår också. Det kunnande som finns samlat i handikapprörelsen har inte i tillräcklig grad tagits till vara.

I det fortsatta arbetet med handikappanpassning av kollektivtrafiken måste ambitionerna ställas högre än hittills. Detta leder enligt utskottets mening bl.a. till slutsatsen – som också kommer till uttryck i motion T927 (vpk) – att transportrådet inte längre kan anförtros uppgiften i fråga. Utskottet delar även uppfattningarna i nämnda motion att de handikappades organisationer bör inbjudas till överläggningar angående det fortsatta arbetet och att detta bör resultera i en ny – och mera preciserad – förordning av handikappanpassning av kollektiva färdmedel. Utskottet tillstyrker således motion T927 (vpk). Genom utskottets ställningstagande torde syftet med motionerna T903 (fp) och T939 (s) till väsentlig del få anses tillgodosett.

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

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *handikappanpassningen av kollektivtrafiken*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T927 (vpk) och med anledning av motionerna 1986/87:T903 (fp) och 1986/87:T939 (s) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Särskilda yttranden

1. Transportrådet (punkt 1, mom. 1)

Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Görel Bohlin (m), Anders Andersson (m) och Ingrid Hasselström Nyvall (fp) anför:

I motion T204 (c) krävs en avveckling av transportrådet fr.o.m. den 1 januari 1988. Detta yrkande avstyrks av utskottet.

Frågan om ett avskaffande av transportrådet har väckts även tidigare. Rådet inrättades 1980 och har alltsedan dess utsatts för åtskillig kritik. Således har rådet i flera sammanhang ansetts utgöra en oacceptabel byråkrati. Rådets arbetsuppgifter är emellertid – som utskottet konstaterar – mångskiftande och frågan om rådets berättigande kan inte enkelt besvaras. Transportrådet har emellertid nu varit i verksamhet så länge, att en förutsättningslös översyn av rådet och dess verksamhet måste anses befogad.

Rådets handläggning av transportstödsfrågor granskas för närvarande av

riksrevisionsverket. Vi utgår också från att man inom ramen för det trafikpolitiska arbete som nu pågår inom kommunikationsdepartementet noggrant överväger myndighetsfunktionerna inom transportrådets verksamhetsområde.

2. Transportrådet (punkt 1, mom. 1)

Viola Claesson (vpk) anför:

Frågan om en avveckling av transportrådet har tidigare väckts och kritik har i olika sammanhang riktats mot rådet. Bakgrunden härtill torde till stor del vara den hållning, som rådet intagit i väsentliga kollektivtrafikfrågor. Mycket tyder således på att rådet lagt fram redovisningar inom järnvägsområdet, som inte varit helt objektiva. Järnvägstrafiken har därvid ofta framställts i ofördelaktig dager. Förslag om ersättande av järnvägstrafik med busstrafik har presenterats utan att de varit tillräckligt genomarbetade. Även vad gäller handläggningen av handikappfrågor har transportrådet fungerat mindre väl.

Enligt min uppfattning föreligger starka skäl för att man i lämpligt sammanhang förutsättningslöst överväger hur transportrådets myndighetsfunktioner bäst kan utföras.

3. Egenföretagares egna resor (punkt 2, mom. 5)

Per Stenmarck, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anför:

Det finns enligt vår mening i många fall anledning att ställa sig kritisk till selektiva stödformer och i stället förorda generellt verkande åtgärder. Moderata samlingspartiets representanter reserverade sig i enlighet härmed mot införandet av ett persontransportstöd (TU 1984/85:20, s. 15–16). Vi ansåg då att det borde finnas effektivare metoder att sänka persontransportkostnaderna än att tillskapa ett mer eller mindre administrationskrävande stödsystem. Bl.a. pekade vi på möjligheten att genom en ökad konkurrens inom flygtrafiken sänka reskostnaderna, vilket skulle komma hela samhället till godo – ett resonemang som naturligtvis fortfarande är giltigt.

Då det gäller frågan om egenföretagarnas egna tjänsteresor finns det enligt vår uppfattning i sig fog för motionärernas resonemang att dessa resor skall behandlas på samma sätt som av anställda företagna resor. Med hänvisning till vår generella inställning till införandet av den aktuella stödformen är vi emellertid inte beredda att förorda en utbyggnad av systemet i fråga.

4. Riksfärdtjänst (punkt 3, mom. 1)

Olle Grahn och Ingrid Hasselström Nyvall (båda fp) anför:

I motion T919 (fp) tas upp vissa frågor rörande såväl riksfärdtjänsten som den vanliga färdtjänsten. Bl.a. hävdas att färdtjänsten i framtiden bör vara en naturlig del i den kollektivtrafik som nu byggs upp länsvis. Motsvarande resonemang återfinns i en annan fp-motion (So209), vilken har behandlats av socialutskottet i dess betänkande So 1986/87:18 om anslag till omsorg om äldre och handikappade (s. 20). I anslutning härtill har en reservation av fp-ledamöterna avgivits (nr 13, nämnda betänkande s. 44). Vi avstår därför från att i detta sammanhang reservera oss till förmån för motion T919 (fp).