Trafikutskottets betänkande 1987/88:14

om transportrådet, transportstöd m.m. (prop. 1987/88:100 bil. 8)

TU
1987/88:14

Sammanfattning

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

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i här aktuell del av budgetpropositionen och avstyrker tolv av motionerna. En av motionerna (m) föreslås lämnas utan särskild åtgärd. Två motioner tillstyrks (fp), resp. (s) med innebörd att Bjurholms kommun bör föras över från transportstödzon 4 till zon 5.

Utskottets ställningstagande föranleder sju reservationer och två särskilda yttranden.

C-ledamöterna kräver en förflyttning av transportforskningsberedningen och att en utredning bör tillsättas med uppgift att se över myndighetsorganisationen på trafikområdet.

C-ledamöterna kräver också en viss utvidgning av området för persontransportstödet.

I två olika reservationer begär fp-ledamöterna en ändrad zonindelning för persontransportstödet, resp. att detta stöd också skall utgå till företag inom turistnäringen.

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

Vpk-ledamoten anser att förslag bör tas fram beträffande en särskild nämnd med övergripande ansvar för resor för handikappade.

Fp-ledamöterna anser att statsbidraget till sådan trafik som ersätter nedlagd persontrafik på järnväg bör slopas.

Två särskilda yttranden, ett av m-ledamöterna och ett av vpk-ledamoten, har avgetts rörande myndighetsorganisationen på trafikområdet.

1 *Riksdagen 1987/88. 15 saml. Nr 14*

Kollektivtrafik m.m.

1. Transportrådet

I proposition 1987/88:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) har regeringen under avsnitt H. Kollektivtrafik m.m. punkt H 1. (s. 61–64) föreslagit riksdagen att till Transportrådet för budgetåret 1988/89 anvisa ett förslagsanslag av 19 225 000 kr.

Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:50

1987/88:T22 av Anna Wohlin-Andersson och Marianne Karlsson (båda c) vari yrkas

4. att riksdagen beslutar att transportforskningsberedningen förläggs till Linköping.

1987/88:T50 av Anna Wohlin-Andersson (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att en utredning tillsätts för att se över myndighetsorganisationen på trafikområdet i enlighet med det i motionen anförda.

Utskottet

Utskottet tillstyrker föredragande departementschefens förslag till medelsanvisning.

I propositionen anmäls att en översyn av bl.a. resursfördelningen till transportrådets olika arbetsområden bör göras. Bakgrunden är att de förslag som lämnas i den trafikpolitiska propositionen kan innebära en omfattande förändring av transportrådets arbetsuppgifter.

I motion T50 (c) begärs *en utredning om myndighetsorganisationen på trafikområdet*. Motionen anknyter till förut nämnda regeringsförslag om att en översyn av bl.a. resursfördelningen till tranportrådets olika arbetsområden bör göras. I denna översyn kan enligt motionen också ingå VTI:s arbete med järnvägsforskning. Motionen har ett samband med motion T22 (c) vari begärs riksdagens beslut om flyttning av transportforskningsberedningen (TFB) till Linköping. Det hänvisas bl.a. till att i Linköping bedrivs transportforskning vid universitetet och att i kommunen finns också statens väg- och trafikinstitut (VTI).

Förslagen i motion T50 (c) kan sammanfattas i följande punkter:
- Transportrådet bör avvecklas;
- Transportrådets myndighetsuppgifter bör föras till trafiksäkerhetsverket (TSV);
- Transportrådets utredningsuppgifter bör föras till VTI;
- TFB:s verksamhet bör förläggas till Linköping och knytas i någon form till VTI.

De uppgifter som inte passar in i TSV:s nya ram bör utredas särskilt och eventuellt överflyttas till statens industriverk, statens energiverk m.fl. En placering bör om möjligt ske till myndigheter belägna utanför Stockholm.

Transportrådet svarar bl.a. för frågor som rör trafikplanering, transport-

stöd, yrkestrafiklagstiftning och internationell vägtrafik. Transportrådet har också uppgifter i anslutning till kollektivtrafikens handikappanpassning och riksfärdtjänsten. Vidare arbetar rådet med energihushållning i samband med transporter, drivmedelsransonering och den civila transportverksamheten vid beredskap och krig.

Transportrådets uppgifter 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.

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 uppgifter med samordning av investeringsplaneringen inom transportsektorn. På transportrådet har av regeringen lagts olika uppdrag såsom rörande den långväga busstrafiken, riksfärdtjänsten, taxitaxan, Gotlandstrafiken m.m.

I anslutning till det trafikpolitiska utvecklingsarbetet som föregått avlämnandet av proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet har transportrådet lämnat utredningsmaterial bl.a. beträffande utvecklingen inom person- och godstransportmarknaden, energihushållnings- och miljöfrågor m.m. I en särskild rapport har belysts de företags- och samhällsekonomiska förutsättningarna för större järnvägsinvesteringar i landet utanför Stockholmsområdet.

De olika förändringarna av transportrådets arbetsuppgifter återverkar självfallet på myndighetens struktur. Ännu större förändringar kan förutses om riksdagen bifaller ett flertal olika förslag i den trafikpolitiska propositionen som berör transportrådets verksamhet. Vid ett genomförande av dessa förslag kan förutses att transportrådet får såväl ökade som minskade arbetsuppgifter. En nytillkommande uppgift skulle således bli att medverka vid statens köp hos SJ av interregional persontrafik på järnväg. Vidare föreslås att transportrådet skall administrera ett bidrag till trafikhuvudmännen för deras köp av viss persontrafik. Som en följd av förslag i propositionen är det att räkna med relativt omfattande minskningar av den arbetsvolym som sammanhänger med ärenden inom yrkestrafiklagstiftningen.

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. Något särskilt tillkännagivande till regeringen angående inriktningen av översynen anser utskottet inte vara erforderligt.

Utskottet avstyrker de nu behandlade motionsyrkandena.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen till *Transportrådet* för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag på 19 225 000 kr.,

2. beträffande *en utredning om myndighetsorganisationen på trafikområdet*

att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T22 (c) yrkande 4 och 1987/88:T50 (c).

1* *Riksdagen 1987/88. 15 saml. Nr 14*

Rättelse: S. 16 rad 8 Gösta Andersson (c) och Anna Wohlin-Andersson (c) har tillkommit.

Regeringen har under punkt H 2. (s. 64–66) föreslagit riksdagen att till Transportstöd för Norrland m.m. för budgetåret 1988/89 anvisa ett förslagsanslag på 257 300 000 kr.

Motionerna

Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:50

1987/88:T34 av Nils-Olof Gustafsson och Margareta Winberg (båda s) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om beräkning av transportstödet.

1987/88:T65 av Ingemar Eliasson m.fl. (fp) vari yrkas

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

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988

1987/88:T902 av Martin Olsson (c) vari yrkas att riksdagen beslutar att persontransportstöd med 20 % skall utgå till företag inom Ånge kommun.

1987/88:T910 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.

1987/88:T914 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 1987/88:A426 (fp).

1987/88:T926 av Ulla Orring och Rune Ångström (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts om ändrad zonindelning,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att egenföretagarens resor skall ingå i persontransportstödet.

1987/88:T927 av Ulla Orring och Rune Ångström (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om zonindelning för transportstöd för Bjurholms kommun.

1987/88:T930 av Mats Lindberg och Roland Brännström (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att placera Bjurholm i transportstödzon 5.

1987/88:T936 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:A484 (m) anförts om transportstöd.

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

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 T936 (m) förutsätts att den regionalpolitiska utredningen, som nyligen påbörjat sitt arbete, även beaktar *den framtida utformningen av godstransportstödet*. Det är enligt motionärerna väsentligt att man därvid även undersöker möjligheterna att stödja sjötransporter.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att godstransportstödet är ett värdefullt medel när det gäller att stödja de norrländska företagen. Beträffande det önskemål som framförs i motionen kan konstateras att i direktiven till den regionalpolitiska utredningen nämns särskilt transportstödet såsom ett företagsinriktat stöd som bör behandlas. I fråga om de olika regionalpolitiska medlen skall vad gäller stöd till företag fortsatta förbättringar och förenklingar av stödens inriktning och administration övervägas. Kommittén bör vidare redovisa förslag om hur olika kombinationer av stöd eller alternativa stöd till företag på lämpligaste sätt skulle kunna utformas.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet att de önskemål som framförs i motionen beträffande regionalpolitiska utredningens befattning med godstransportstödet är tillgodosedda i direktiven och anser därför att motionen bör lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motionerna T927 (fp) och T930 (s) begärs *en ändrad transportstödszonindelning för Bjurholms kommun*. Alltsedan riksdagens beslut år 1981 om zonindelningen för transportstödet har området för nuvarande Bjurholms kommun, som vid riksdagsbeslutet ingick i Vännäs kommun, tillhört zon 4. Fr.o.m. år 1983 har Bjurholm emellertid utgjort en egen kommun, vars zontillhörighet dock inte prövats av riksdagen. Detta anges vara en orättvisa, jämfört med grannkommunerna som tillhör zon 5.

Utskottet kan konstatera att Bjurholm har ett transportekonomiskt läge som jämställer kommunen med andra kommuner i Västerbottens mellersta inland, vilka tillhör transportstödzon 5. Genom sitt inlandsläge ett par mil väster om norra stambanan skiljer sig kommunen från andra kommuner i länet som ingår i zon 4.

Utskottet finner skäl tala för att Bjurholms kommun bör ingå i transportstödzon 5 och tillstyrker följaktligen motionerna.

Vad utskottet sålunda anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

I motion T34 (s) begärs, såvitt nu är i fråga, att *beräkningen av godstransportstödet* skall grundas på det faktiska fraktavståndet mellan två orter i de fall resultaten av en schablonberäkning blir klart ogynnsam för varuägaren. Tillämpningen av nu gällande regler medför att transporter mellan Hede och Sundsvall inte får transportstöd trots att avståndet för en del frakter överstiger minimiavståndet på 250 km. Orsaken är att transportföretagen använder sig av schabloniserade avståndsberäkningar.

Transportavstånd för beräkning av godstransportstöd avses enligt förordningen (1980:803) vara den kortaste lämpliga vägen inom landet. Ända sedan stödets tillkomst 1971 har avståndsbedömning på landsväg för den helt övervägande delen av transporterna skett på ett schabloniserat sätt, under den första tiden enligt Åkeriförbundets avståndstabell och sedan början av år 1986 enligt vägverkets tabellverk "300 000 vägavstånd i Sverige".

Alla de stora transportförmedlingsföretagen anger dessa avstånd i sina debiteringsbesked och använder samma avstånd för insortering på avståndsgrupper i de datasammandrag som de sökande får använda som underlag för ansökningarna.

Transportrådets tillämpning innebär att transportstödet beräknas enligt samma avstånd som frakten, vilket är i linje med godstransportstödets syfte att minska de kostnadsmässiga nackdelar som uppstår till följd av det norrländska näringslivets längre transportvägar. Vidare innebär reglerna en nödvändig schablonisering som medverkat till att få stödet administrativt hanterbart för det stödsökande företaget, liksom också för transportrådet.

Avståndet mellan Hede och Sundsvall är enligt tabellverket 241 km. Enligt uppgift från transportrådet har dock enstaka undantag gjorts för vissa transporter mellan Sundsvallstrakten och Hede för vilka fraktkostnaden grundats på ett längre avstånd än det nu nämnda. Transportstöd har sålunda beviljats för transporter mellan Svartvik – som ligger ca 10 km utanför Sundsvall – och Hede.

Utskottet har förståelse för att transportstödet, med hänsyn till det stora antal sändningar det rör sig om, måste grundas på vissa schabloniserade beräkningar vad gäller fraktavstånd. Antalet sändningar för vilka transportstöd söks är sålunda mer än 500 000 per år.

Som tidigare nämnts beträffande en del transporter mellan Svartvik och Hede har det emellertid förekommit fall då fraktpriset inte fastställts enligt den schabloniserade avståndsberäkningen utan på grundval av det faktiska transportavståndet. De önskemål som framförs i motionen beträffande tillämpning av faktiska transportavstånd kan alltså i vissa enstaka fall

tillgodoses. Att däremot regelmässigt göra undantag från schablonberäkningen när resultaten skulle bli gynnsamma för varuägaren, skulle enligt utskottets mening medföra ett stort merarbete för alla berörda parter och strida mot riksdagens uttalade önskemål om förenklingar i bidragshanteringen. Utskottet avstyrker således motionsyrkandet.

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. 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 reseutgifter utgör en betungande kostnadspost.

I motion T902 (c) begärs *en utvidgning av området för persontransportstöd*, innebärande att stöd också skall kunna utgå till företag inom Ånge kommun i Västernorrlands län. Motionären hänvisar bl.a. till den negativa befolknings- och sysselsättningsutvecklingen i kommunen. Vidare framhålls att Ånge ingår i det regionalpolitiska stödområdet B och att Ånge är den enda kommun inom detta område som inte omfattas av persontransportstödet.

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).

Vidare bör nämnas att de tre olika slagen av transportstöd för Norrland av transportekonomiska skäl fått olika geografisk utformning. Detta är ett uttryck för att indelningen i stödområden bör göras från olikartade utgångspunkter och inte utan vidare jämföras med indelningen för det regionalpolitiska stödet.

Med hänsyn till den av riksdagen uttalade önskvärdheten av att begränsa kostnadsutvecklingen för transportstödet och till Ånges förhållandevis goda transportekonomiska läge, jämfört med andra kommuner i mellersta Norrland, bör enligt utskottets mening stödområdet inte utvidgas till att också omfatta Ånge. Motionen avstyrks därför.

I motion T926 (fp) begärs *en ändrad zonindelning för persontransportstödet*. Ändringsförslagen innebär att resa mellan orter inom stödområdet och orter inom Gävle, Falun, Leksand, Vansbro, Kramfors, Sunne, Arvika och Eda kommuner bör vara stödberättigade, liksom också resor till orter söder om dessa kommuner. Vidare yrkas att affärsresor även *till* företag i mellersta Norrland och andra skogslän bör vara stödberättigade.

I motion T65 (fp) begärs att den närmare gränsdragningen för persontransportstödet bör ses över. Hur denna gränsdragning bör se ut, anges dock inte.

Utskottet kan konstatera att de förslag som lämnas i de båda motionerna

om ändrade villkor för persontransportstödet kan få vittomfattande effekter. De innebär bl.a. att företag belägna i mellansverige skulle få persontransportstöd för sina affärsresor in till stödområdet. Detta har aldrig varit meningen med inrättandet av ett persontransportstöd som i stället tillkommit för att minska de norrländska företagens resekostnader. Vidare innebär förslaget om en flyttning norrut av den södra begränsningslinjen för persontransportstödet att det inte längre skulle bli fråga om resor enbart till södra och mellersta Sverige utan även till viss del resor också *inom* skogslänen. Även detta förslag utgör exempel på långtgående ändringar av grundförutsättningarna för persontransportstödet.

Som tidigare nämnts har utskottet funnit det angeläget att begränsa kostnadsutvecklingen för detta stöd. Utskottet vidhåller denna sin uppfattning och avstyrker de behandlade motionsyrkandena.

Vidare begärs i motion T910 (fp) 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.

Utskottet vill inledningsvis hänvisa till möjligheten att inom ramen för gällande förordning för transportstöd kunna utvidga stödreglerna så att fler delbranscher inom uppdragsverksamhet och även anslutningsresor till utrikes avgångar blir bidragsberättigade. Enligt föredraganden kommer transportrådets föreskrifter att ändras i dessa avseenden. Förändringarna beräknas kunna inrymmas inom den i propositionen angivna stödramen.

Utskottet ser med tillfredsställelse att en sådan utvidgning av stödet blir möjlig och att detta kan ske till de av riksdagen i detta sammanhang prioriterade näringarna, nämligen industri- och viss uppdragsverksamhet. Dessa näringar är i särskild mån personkontaktintensiva och är dessutom förhållandevis klart avgränsade. Några ytterligare ändringar i förutsättningarna för persontransportstödets utformning, innebärande att andra näringar än de nu nämnda skulle få persontransportstöd är utskottet däremot inte berett att tillstyrka. Utskottet vill hänvisa till vad utskottet tidigare framhållit om att en utgångspunkt vid den närmare utformningen av stödet skulle vara att kostnadsutvecklingen för anslaget skulle begränsas. 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.

I nämnda motion T910 (fp) begärs även att persontransportstöd skall få lämnas för *egenföretagares egna resor*. Samma yrkande återfinns även i motionerna T914, T926, och T65, samtliga (fp).

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

Utskottet vidhåller denna uppfattning och avstyrker följaktligen de nämnda motionsyrkandena.

I budgetpropositionen föreslås att 257,3 milj.kr. skall anvisas under anslaget Transportstöd för Norrland m.m. Härav har 242,7 milj.kr. beräknats för godstransportstöd, 13,6 milj.kr. för persontransportstöd och 1 milj.kr. för stöd till datakommunikation i malmfälten. Utskottet tillstyrker förslaget.

Utskottet hemställer

1. beträffande *den framtida utformningen av godstransportstödet*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T936 (m) utan särskild åtgärd,

2. beträffande *en ändrad transportstödzonindelning för Bjurholms kommun*
att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:T927 (fp) och 1987/88:T930 (s) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. beträffande *beräkningen av godstransportstödet*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T34 (s) yrkande 2,

4. beträffande *en utvidgning av området för persontransportstöd*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T902 (c),

5. beträffande *en ändrad zonindelning för persontransportstödet*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 9 i denna del och 1987/88:T926 (fp) yrkande 1,

6. beträffande *persontransportstöd vid turistverksamhet*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T910 (fp) i denna del,

7. beträffande *egenföretagares egna resor*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 9 i denna del, 1987/88:T910 (fp) i denna del, 1987/88:T914 (fp) och 1987/88:T926 (fp) yrkande 2,

8. att riksdagen till *Transportstöd för Norrland m.m.* för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag på 257 300 000 kr.

3. Riksfärdtjänst

Regeringen har under punkt H 3. (s. 66–67) föreslagit riksdagen att till Riksfärdtjänst för budgetåret 1988/89 anvisa ett förslagsanslag av 62 400 000 kr.

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988

1987/88:T901 av Barbro Sandberg och Kenth Skårvik (båda fp) vari yrkas att *riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om* översyn av riksfärdtjänsten.

1987/88:T916 av Stina Gustavsson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en översyn av riksfärdtjänsten.

1987/88:T922 av Margó Ingvardsson m.fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om en särskild nämnd med övergripande ansvar för resor för handikappade.

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, taxibilar eller med specialfordon till samma kostnad som för en resa, motsvarande sträcka med tåg i andra klass.

I anslutning till behandlingen av förslaget till medelsanvisning för nästa budgetår behandlar utskottet dels två motioner rörande en översyn av riksfärdtjänsten, dels en motion med förslag om inrättande av en särskild nämnd med övergripande ansvar för handikappades resor.

I motionerna T901 (fp) och T916 (c) begärs *en översyn av bestämmelserna för riksfärdtjänsten*. I den förstnämnda motionen påtalas att det riktats kritik mot verksamheten, varför åtgärder bör vidtas. Den starkaste kritiken hänför sig till att beställningar för resa med riksfärdtjänst måste göras långt i förväg. Systemet sägs också vara mycket krångligt. Det anförs dock att alla nya verksamheter har brister i initialskedet vilka bör avhjälpas. Det hänvisas därför till olika slag av försöksverksamhet som bedrivs. Ytterligare ett alternativ vore att anlita SOS Alarmering i Falköping.

Enligt motion T916 (c) upplever användarna av riksfärdtjänsten verksamheten som krånglig sedan transportrådet blev ansvarig myndighet. Den beställningscentral som handhas av Taxi Sverige AB har brister vilka består i svårigheter att komma fram på telefon och långa, ovissa väntetider på besked.

När riksfärdtjänsten inrättades år 1980 hade riksdagen som sin utgångspunkt för beslutet att huvuddelen av resorna skulle ske med reguljära färdmedel. Endast i undantagsfall skulle resorna komma att företas med direkta transporter med taxi eller specialfordon.

Det har emellertid visat sig att färdmedelsfördelningen blivit helt annorlunda. Ungefär 80 % av resorna sker med taxi och specialfordon, 15 % med flyg och mindre än 5 % med tåg. Resorna med taxi och specialfordon är visserligen i allmänhet kortare än dem med tåg eller flyg men är ändå genomsnittligt dyrare.

Utskottet har vid flera tillfällen uttalat sin oro över kostnadsutvecklingen inom riksfärdtjänsten. När riksdagen våren 1984 fattade beslut om en permanentning av verksamheten ingick som en förutsättning härför att förslag skulle tas fram i syfte att söka effektivisera verksamheten. Med anledning härav gav regeringen transportrådet i uppdrag att utreda riksfärdtjänstens framtida utformning.

Transportrådet skulle redovisa sina förslag successivt, vilket också skett. En slutrapport skulle ske senast vid utgången av år 1987. Regeringen har emellertid, efter framställan från rådet, medgivit anstånd med slutredovisningen.

Som ett medel i syfte att samordna riksfärdtjänstresor med taxi och specialfordon och på så sätt åstadkomma besparingar har en gemensam

beställningscentral inrättats. Utskottet förutsätter att den ökade samåkningen inte leder till försämringar för resenärerna såsom långa omvägar i resandet som kan trötta handikappade resenärer. Utskottet utgår också ifrån att de regler om begränsningar av antalet resenärer i fordonen som uppställts av transportrådet också efterlevs.

Som framgår av motion T901 (fp) bedrivs i transportrådets regi även en försöksverksamhet i ett antal kommuner för att undersöka möjligheterna till lokal beställning av resor. Utskottet finner det rimligt att resultaten av denna försöksverksamhet avvaktas så att även de kan ingå i transportrådets slutliga utvärdering av riksfärdtjänsten.

Med hänvisning till vad som anförts beträffande ett avvaktande av transportrådets slutredovisning avstyrker utskottet motionerna.

I motion T922 (vpk) begärs förslag om *ett inrättande av en särskild nämnd med övergripande ansvar för resor för handikappade*. Arbetsuppgiften för nämnden skulle vara de kollektiva färdmedlens handikappanpassning, riksfärdtjänsten och bilstödet.

Bakgrunden till förslaget är att företrädarna för handikapporganisationerna har avgått från transportrådets rådgivande delegation. Anledningen uppges vara att organisationerna anser att deras åsikter om åtgärder inom kollektivtrafiken och riksfärdtjänsten sällan beaktas.

I samband med riksdagens beslut om en permanentning av riksfärdtjänsten betonades från utskottets sida det angelägna i att handikapporganisationerna fick ett betydande inflytande över besluten om riksfärdtjänst. Inflytandet säkerställdes genom att den rådgivande delegation för handikappfrågor som inrättades fick företrädare för bl.a. handikapporganisationerna. Transportrådet har därutöver tagit beslut om att organisationerna skall vara representerade i transportrådets styrelse genom adjungering vid de tillfällen då ärenden om riksfärdtjänst och handikappanpassningsåtgärder skall behandlas av styrelsen.

Enligt utskottets mening är den uppkomna situationen beklaglig, nämligen att handkapporganisationerna inte deltar i den rådgivande delegationen och i transportrådets styrelse. Utskottet är emellertid inte berett att tillstyrka att det inrättas en särskild nämnd för handikappades resor. Enligt utskottets mening bör regeringens ställningstagande till transportrådets utredning om riksfärdtjänstens framtida utformning avvaktas. Utskottet avstyrker därför motionen.

Utskottet tillstyrker föredragandens förslag till medelsanvisning.

Utskottet hemställer

1. beträffande *en översyn av bestämmelserna för riksfärdtjänsten*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T901 (fp) och 1987/88:T916 (c),

2. beträffande *ett inrättande av en särskild nämnd med övergripande ansvar för resor för handikappade*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T922 (vpk),

3. att riksdagen till *Riksfärdtjänst* för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag av 62 400 000 kr.

4. Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik

Regeringen har under punkt H 4. (67–68) föreslagit riksdagen att till Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik anvisa ett förslagsanslag på 49 000 000 kr.

Motion väckt med anledning av proposition 1987/88:50

1987/88:T221 av Olle Grahn m.fl. (fp) vari yrkas

5. att riksdagen avslår regeringens förslag under kommunikationsdepartementets huvudtitel H 4. om 49 milj. kr.

Utskottet

Från anslaget har fram t.o.m. budgetåret 1987/88 utgått statligt stöd till kollektivtrafik, skärgårdstrafik och till fjällflygtrafik. Dessa stöd är fr.o.m. budgetåret 1988/89 avvecklade. Från anslaget ges därutöver under en femårsperiod ett särskilt statsbidrag till sådan trafik som ersätter nedlagd persontrafik på järnväg.

I motion T221 (fp) yrkande 5 begärs ett *slopande av statsbidraget till sådan trafik som ersätter nedlagd persontrafik på järnväg*. Motivet härför är att riksdagen år 1986 beslöt att statsbidrag till lokal och regional kollektiv persontrafik skall avvecklas under en tvåårsperiod. Det särskilda bidraget till ersättningstrafiken anges snedvrida konkurrensen mellan järnvägstrafik och andra trafikslag.

Statsbidragsgivningen till kollektivtrafik, skärgårdstrafik och fjällflygtrafik upphör efter utgången av innevarande budgetår. Det särskilda statsbidraget till ersättningstrafik utgår under en femårsperiod efter det att beslut fattats om nedläggning av persontrafiken på järnväg. Besluten har fattats vid skilda tidpunkter för de olika bandelarna, vilket innebär att en del trafikhuvudmän redan har tilldelats bidrag för hela femårsperioden medan för andra huvudmän återstår ännu några bidragsår.

Den sammanlagda bidragsramen avtrappas successivt. Den kan för budgetåret 1989/90 beräknas utgöra 33,9 milj. kr. och för 1990/91 3,3 milj. kr. för att därefter ha avvecklats helt.

Bestämmelserna för den statliga stödgivningen till bibehållen järnvägstrafik, resp. till ersättningstrafik innebar att huvudmännen fick förutsättningar att välja mellan olika färdmedel på ett sätt som tillgodosåg kraven på konkurrensneutralitet mellan järnvägs- och busstrafik. Det kan då inte vara rimligt att under gällande bidragsperiod ändra en av grunderna som förelåg för trafikhuvudmännens val, nämligen att för vissa huvudmän slopa övergångsbidraget för återstående del av femårsperioden. Motionärernas förslag har ett drag av retroaktivitet som utskottet inte kan godta och avslår följaktligen motionen i denna del.

Regeringens förslag till medelsanvisning tillstyrks.

Utskottet hemställer

att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1987/88:T221 (fp) yrkande 5 till *Ersättning till lokal och*

regional kollektiv persontrafik för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag på 49 000 000 kr.

5. Kostnader för visst värderingsförfarande

Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt H 5. (s. 68) och hemställer

att riksdagen till *Kostnader för visst värderingsförfarande* för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.

Stockholm den 3 mars 1988

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Olle Östrand (s), Sven-Gösta Signell (s), Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Per Stenmarck (m), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s), Hugo Bergdahl (fp), Anna Wohlin-Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Yngve Wernersson (s), Jan Sandberg (m) och Sven-Olof Nordlund (s).

Reservationer

1. Utredning om myndighetsorganisationen på trafikområdet (punkt 1, mom. 2)

Gösta Andersson och Anna Wohlin-Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 3 börjar med "Utskottet förutsätter" och slutar med "behandlade motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att en utredning om myndighetsorganisationen på trafikområdet bör tillsättas.

Vid denna utredning bör en helhetssyn läggas på såväl forsknings- och utvecklingsverksamhet som olika myndighetsuppgifter inom hela transportområdet. Det innebär att översynen inte bör omfatta enbart TPR:s verksamhet utan också de uppgifter som handhas av statens väg- och trafikinstitut (VTI) och transportforskningsberedningen (TFB). Målsättningen bör vara att uppnå en effektivare samordning och ett bättre resursutnyttjande. Ett annat mål som bör vara vägledande vid översynen är att uppnå en bättre regional balans.

En utgångspunkt för utredningen bör enligt utskottets mening vara att en avveckling av TPR bör äga rum. TPR:s myndighetsuppgifter bör föras till trafiksäkerhetsverket (TSV), medan TPR:s utredningsuppgifter bör föras till VTI. Vidare bör TFB:s verksamhet förläggas till Linköping och knytas i någon form till VTI. En sådan lösning överensstämmer med det ursprungliga

förslag som låg bakom tillkomsten av TFB. Utskottet vill också hänvisa till den transportforskning som bedrivs vid universitetet i Linköping och till att i grannkommunen Norrköping finns både sjöfartsverket och luftfartsverket.

De uppgifter som inte passar in i TSV:s nya ram bör enligt utskottets mening utredas särskilt och eventuellt överflyttas till statens industriverk, statens energiverk m.fl. En placering bör om möjligt ske till myndigheter belägna utanför Stockholm.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T22 (c), såvitt nu är i fråga, och motion T50 (c) till väsentlig del blir tillgodosedda, bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

> 2. beträffande *en utredning om myndighetsorganisationen på trafikområdet*
> att riksdagen med anledning av motionerna 1987/88:T22 (c) yrkande 4 och 1987/88:T50 (c) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. Utvidgning av området för persontransportstödet (punkt 2, mom. 4)

Gösta Andersson och Anna Wohlin-Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "I förslaget" och slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Befolknings- och sysselsättningsutvecklingen i Ånge kommun är klart negativ. Kommunens befolkning har sedan år 1975 gått ner från drygt 13 900 till drygt 12 700 och prognoserna pekar mot fortsatt tillbakagång. Utvecklingen i Ånge kommun visar att det är av största betydelse att olika regionalpolitiska insatser görs.

Beträffande det regionalpolitiska stödet har Ånge inplacerats i stödområde B. Stödområdesindelningen med områdena A, B och C kan ses som en gradering av angelägenheten av att genom samhällsstöd i större eller mindre omfattning underlätta företagsverksamheten för att utjämna förutsättningarna för företagande i olika delar av landet.

Bland de kommuner som tillhör stödområde B är Ånge den enda i de fyra nordligaste länen som ej omfattas av persontransportstödet. Även i vissa kommuner och kommundelar som tillhör stödområde C utgår persontransportstöd. Det är därför anmärkningsvärt att Ånge kommun ej ingår bland dem där persontransportstöd utgår.

Enligt utskottets mening bör persontransportstöd lämnas till företag inom Ånge kommun. Bidraget bör utgå med 20 % av resekostnaderna liksom i Jämtlands län och i Örnsköldsviks, Sollefteå och Kramfors kommuner.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T902 (c) tillstyrks, bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

> 4. beträffande *en utvidgning av området för persontransportstöd*
> att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T902 (c) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

3. Ändrad zonindelning för persontransportstödet (punkt 2, mom. 5)

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

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

Affärsresor till företag i mellersta Norrland och andra skogslän bör enligt utskottets mening bli stödberättigade. Vidare bör i enlighet med motion T65 (fp) den geografiska gränsdragningen för persontransportstödet ses över. En utgångspunkt för denna översyn bör därvid vara vad som anges i motion T926 (fp), nämligen att stöd även bör utgå för resor mellan orter inom stödområdet och orter inom Gävle, Ockelbo, Falun, Leksand, Vansbro, Hagfors, Sunne, Arvika och Eda kommuner. Även orter söder därom bör komma i fråga.

Därmed skulle en resa Umeå–Arlanda–Borlänge bli stödberättigad. Det är inte ett regionalpolitiskt önskemål att utlokaliserade statliga företag till Mellannorrland skall orsaka ett företag ökade resekostnader för ett besök hos detsamma. Som exempel kan nämnas, att ett besök vid det utlokaliserade banverket i Borlänge ej kommer att vara stödberättigat, vilket däremot varit fallet om verket funnits i Stockholm.

Vad utskottet nu har anfört, vilket innebär att motionsyrkandena till väsentlig del blir tillgodosedda, bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

> 5. beträffande *en ändrad zonindelning för persontransportstödet* att riksdagen med anledning av motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 9 i denna del och 1987/88:T926 (fp) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. Persontransportstöd vid turistverksamhet (punkt 2, mom. 6)

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

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

Tillkomsten av persontransportstödet är betydelsefull för att minska de norrländska företagens kostnader för nödvändiga personkontakter med andra delar av Sverige och med utlandet.

Persontransportstöd beviljas dock endast för industriföretag och företag med viss uppdragsverksamhet. Däremot kan persontransportstöd ej erhållas för turistisk verksamhet. Eftersom turismen växer och är av stor betydelse för Norrland samtidigt som turismens utveckling har nära samband med personkontakter utanför regionen vore det önskvärt med persontransportstöd också för denna verksamhet.

Utskottet anser således att förordningen (1985:855) om statligt stöd till vissa tjänsteresor bör ändras så att persontransportstöd kan utgå även till företag inom turistnäringen.

Vad utskottet nu har anfört, vilket innebär att motion T910 (fp) tillstyrks i denna del, bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *persontransportstöd vid turistverksamhet*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T910 (fp) i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

5. Egenföretagares egna resor (punkt 2, mom. 7)

Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Hugo Bergdahl (fp) och Anna Wohlin-Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Av hänsyn" och slutar med "nämnda motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Selektiva stödformer som används i regionalpolitiskt syfte bör enligt utskottets mening gälla för så vida grupper som möjligt. Persontransportstödet bör exempelvis inte bara omfatta anställda utan även gälla för egenföretagare.

Utskottet anser att regeringens förordning och transportrådets föreskrifter inte tolkar riksdagens intentioner och beslut i fråga om fördelning av stödet. Om avsikten är att underlätta förhållandena för det norrländska näringslivet måste det bli ändring i gällande regler.

Enmansföretagaren bör därför vara berättigad till persontransportstöd även om företaget inte drivs i aktiebolagsform.

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

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *egenföretagares egna resor*

att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 9 i denna del, 1987/88:T910 (fp) i denna del, 1987/88:T914 (fp) och 1987/88:T926 (fp) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

6. Inrättande av en särskild nämnd med övergripande ansvar för resor för handikappade (punkt 3, mom. 2)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 11 börjar med "Enligt utskottets" och slutar med "därför motionen" bort ha följande lydelse:

Anpassningen av kollektiva färdmedel till handikappades behov går enligt utskottets mening alldeles för långsamt. Det kan också konstateras att företrädarna för handikapporganisationerna har avgått från transportrådets rådgivande delegation. Anledningen uppges vara att organisationerna anser att deras åsikter om åtgärder inom kollektivtrafiken och riksfärdtjänsten sällan beaktas.

Handikappförbundens centralkommitté (HCK) anser att det behövs en särskild nämnd med övergripande ansvar för resor för handikappade, dvs. de kollektiva färdmedlens handikappanpassning, riksfärdtjänsten och även bilstödet. I denna nämnd bör handikapprörelsen vara starkt representerad.

Enligt utskottets mening är handikapprörelsens missnöje med handläggningen av och takten i genomförandet av trafikens handikappanpassning befogat. Handikapprörelsens erfarenheter och synpunkter måste tas till vara och vägleda besluten. Utan handikapprörelsens delaktighet uppstår onödiga konflikter. Ett förslag i enlighet med vad HCK framfört om en särskilt nämnd med övergripande ansvar för resor för handikappade bör därför tas fram.

Vad utskottet nu har anfört, vilket innebär att motion T922 (vpk) tillstyrks, bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna:

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

> 2. beträffande *ett inrättande av en särskild nämnd med övergripande ansvar för resor för handikappade*
> att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T922 (vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

7. Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik (punkt 4)

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

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

Enligt riktlinjerna för trafikpolitiken skall varje trafikslag bära sina samhällsekonomiska marginalkostnader. År 1986 beslutade riksdagen att stödet till lokal och regional kollektiv persontrafik (prop. 1985/86:100 bil. 8, TU 18, rskr. 260) skulle avvecklas under en tvåårsperiod. Det särskilda ersättningsbidraget för nedlagd järnvägstrafik bör därmed inte längre utgå. Bidraget medverkar till att snedvrida konkurrensen mellan järnvägstrafik och andra trafikslag. Utskottet anser att ersättningen till lokal och regional kollektiv persontrafik bör slopas.

Vad utskottet nu har anfört, vilket innebär att motion T221 (fp) tillstyrks i denna del, bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

> att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T221 (fp) yrkande 5 avslår regeringens förslag om medelsanvisning till Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik.

Särskilda yttranden

1. Utredning av myndighetsorganisationen på trafikområdet (punkt 1, mom. 2)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Jan Sandberg (alla m) anför:

I den trafikpolitiska propositionen anmäls att en översyn av bl.a. resursfördelningen till transportrådets olika arbetsområden bör göras. Bakgrunden är att de förslag som lämnas i den trafikpolitiska propositionen kan innebära en omfattande förändring av transportrådets arbetsuppgifter.

Frågan om transportrådets verksamhet har behandlats av riksdagen även tidigare. Rådet inrättades år 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 verksamhet kan inte enkelt besvaras. Transportrådet har emellertid nu funnits så länge att en förutsättningslös översyn av rådet och dess verksamhet måste anses befogad.

Vi förutsätter att det vid denna översyn blir möjligt att avbyråkratisera en betydande del av rådets arbetsuppgifter. En omfattande minskning av rådets befattning med yrkestrafikfrågor kan sålunda förutses.

2. Utredning av myndighetsorganisationen på trafikområdet (punkt 1, mom. 2)

Viola Claesson (vpk) anför:

Frågan om en avveckling av transportrådet har tidigare väckts och stark kritik har i olika sammanhang riktats mot rådet. Bakgrunden är bl.a. den hållning som rådet intagit i väsentliga kollektivtrafikfrågor.

Det är därför med tillfredsställelse jag kan konstatera att regeringen nu anmäler att en översyn av resursfördelningen till transportrådets olika arbetsområden skall göras. Jag utgår därvid från att översynen görs på ett förutsättningslöst sätt och tar fasta på den kritik som riktats mot rådet vad gäller bl.a. dess utredningar om busstrafik i stället för bibehållen järnvägstrafik, handläggning av handikappanpassningsfrågor och riksfärdtjänsten m.m. Organisationen av eventuellt nytillkommande arbetsuppgifter hos rådet bör beakta denna kritik.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning 1
Kollektivtrafik m.m. 2
1. Transportrådet 2
Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:50 ... 2
Utskottet 2
2. Transportstöd för Norrland m.m. 4
Motionerna 4
Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:50 .. 4
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988 4
Utskottet 5
Godstransportstödet 5
Persontransportstödet 7
Anslaget för nästa budgetår 9
3. Riksfärdtjänst 9
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988 .. 9
Utskottet 10
4. Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik 12
Motion väckt med anledning av proposition 1987/88:50 12
Utskottet 12
5. Kostnader för visst värderingsförfarande 13
Reservationer 13
Särskilda yttranden 17

gotab Stockholm 1988 14803