Trafikutskottets betänkande 1983/84:32

om vissa trafikpolitiska frågor m. m.

Motionerna

I motion 1983/84:502 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om åtgärder för ökad användning av järnvägen för tung långväga trafik.

I motion 1983/84:555 av Nils Svensson m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående områdeskoncessioner till länshuvudman.

I motion 1983/84:1008 av Alexander Chrisopoulos och Marie-Ann Johansson (båda vpk) yrkas

1. att riksdagen hemställer hos regeringen att en parlamentarisk utredning med företrädare för samtliga riksdagspartier tillsätts med uppgift att utreda förutsättningarna och formerna för startande av ett transporttekniskt centrum, i enlighet med motionens intentioner,
2. att riksdagen hemställer hos regeringen att denna utredning särskilt undersöker de speciella förutsättningar och möjligheter för ett sådant centrum som finns i den s. k. Trestadsregionen.

I motion 1983/84:1262 av Görel Bohlin (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning för att i en instans med likartat bakgrundsmaterial åstadkomma jämförande samhällsekonomiska kalkyler beträffande nyttan och angelägenhetsgraden av större investeringar i transportsystemet.

I motion 1983/84:2509 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–7, 10 delvis, 18 och 19),

1. att riksdagen uttalar sig för att trafikpolitiken i större utsträckning skall baseras på fri konkurrens mellan olika företag och transportmedel,
2. att riksdagen uttalar sig för att stats och kommuns detaljreglering och byråkrati inom transportpolitiken reduceras,
3. att riksdagen uttalar sig för att konkurrensneutralitetet mellan olika transportmedel skall eftersträvas,
4. att riksdagen uttalar sig för att de skilda trafikgrenarna skall åläggas ett striktare kostnadsansvar,
5. att riksdagen uttalar sig för att den mer eller mindre utpräglade monopolställning som flera offentliga och privata företag har på delar av transportmarknaden motverkas,
6. att riksdagen beslutar begära hos regeringen att 1979 års trafikpolitiska beslut snarast utvärderas,

7. att riksdagen uttalar sig för att självfinansieringsgraden i kollektivtrafik skall öka,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under avsnittet Kollektivtrafiken,

18. att riksdagen uttalar sig för att möjligheten att ställa av bil för kortare tid än ett år bibehålls,

19. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i övrigt anförs under avsnittet Bilismen.

I motion 1983/84:2518 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs i avsnittet Inledning,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs i avsnittet Bilen och livskvaliteten,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs i avsnittet Bilen och opinionen,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs i avsnittet Bilen och glesbygden,

5. att riksdagen uttalar sig för att biltullar vid storstäderna ej bör införas,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen i uppdrag att utreda möjligheterna att införa biltåg i Sverige,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs i avsnittet Bilen och storstaden,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs i avsnittet Bilen och turismen,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs i avsnittet Bilen och säkerheten,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs i avsnittet Bilen och särbestämmelserna,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs i avsnittet Lastbilen,

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs i avsnittet Privat övningskörning.

Utskottet

Riktlinjer för trafikpolitiken

I motion 1983/84:2509 (m) framförs krav på att trafikpolitiken i större utsträckning än f. n. skall baseras på *fri konkurrens,* att *detaljreglering och byråkrati* inom transportsektorn skall minska, att *konkurrensneutralitet* mellan olika transportmedel skall eftersträvas, att de skilda trafikgrenarna skall åläggas ett *striktare kostnadsansvar* samt att *monopol* inom transportmarknaden skall motarbetas. Vidare yrkas att 1979 års trafikpolitiska beslut snarast skall utvärderas.

De principer som skall ligga till grund för den statliga trafikpolitiken fastställdes genom riksdagens beslut år 1979 (prop. 1978/79:99, TU 1978/79:18, rskr 1978/79:419). Målet för trafikpolitiken skall enligt beslutet vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. I det samhällsekonomiska synsättet ligger att trafikpolitiken skall bidra till att uppfylla mål inom andra samhällssektorer, såsom närings-, sysselsättnings- och regionalpolitik. Trafikpolitiken måste enligt beslutet också anpassas till de krav som ställs från miljöpolitisk utgångspunkt. Trafiksäkerheten måste förbättras. Vidare skall de energipolitiska målen beträffande hushållning med energi och minskat oljeberoende uppnås.

En samhällsekonomiskt effektiv fördelning av transportarbetet mellan olika transportmedel skall vidare vara utgångspunkten för trafikpolitiken. Effektiviteten i transportapparaten och kvaliteten på transporttjänsterna främjas enligt beslutet bäst genom en i princip fri konkurrens och samverkan mellan olika trafikmedel och trafikföretag inom de ramar som samhället har dragit upp för verksamheten. Ett rättvisande kostnadsansvar anges också vara en viktig förutsättning för en riktig utveckling av transportsektorn. Avgifterna för varje individuell resa eller transport skall så långt möjligt anpassas till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för att ett effektivt utnyttjande av befintliga resurser skall kunna uppnås.

En god persontrafikförsörjning måste enligt beslutet garanteras av samhället. Särskilt måste den kollektiva persontrafiken förbättras och byggas ut så att den blir tillgänglig och attraktiv för allt fler människor såväl i tätorter som på landsbygden. En utbyggd kollektivtrafik ger ökade valmöjligheter i fråga om arbete, bostad och fritidsaktiviteter.

Inom persontrafiken finns uppenbara samverkansmöjligheter såväl mellan de olika trafikmedlen och trafikutövarna som mellan dessa och myndigheter, trafikhuvudmän m. fl. Även på godsområdet anges förutsättningar finnas att öka samverkan och därigenom uppnå en högre effektivitet.

En ökad samverkan av angivet slag bör enligt beslutet bygga på frivillighetens grund. Detta förutsätter god information som ger trafikföretagen och samhället underlag för beslut om trafikinvesteringar.

Järnvägens resurser bör användas för att så långt möjligt tillgodose behovet av långväga och tunga godstransporter. En ökad samordning mellan järnvägs- och landsvägstrafiken kan ge betydande trafikekonomiska vinster. Detta förutsätter enligt beslutet bl. a. att SJ investerar så att järnvägen framgångsrikt kan hävda sig inom ramen för ett samordnat transportsystem. Det anges också vara viktigt att järnvägens resurser på persontrafiksidan utnyttjas i största möjliga utsträckning.

Riksdagens beslut i nu refererade delar byggde på enhälliga uttalanden från utskottets sida och med tillgodoseende av motionsledes framställda förslag av i princip samma innebörd som de nu aktuella yrkandena.

1979 års beslut är ett principbeslut som anger de ramar inom vilka

trafikpolitiken skall utformas. Det förutsätter i sig självt en kontinuerlig uppföljning och anpassning av utvecklingen på området. Så sker också bl. a. genom översynsprojekt som bedrivs inom regeringskansliet samt genom förslag som regeringen fortlöpande förelägger riksdagen *dels* i budgetpropositionen, *dels* i särskilda propositioner om organisationsförändringar och lagstiftning m. m. på det trafikpolitiska området. Inom ramen för ett inom regeringskansliet nu pågående översynsprojekt görs sålunda bl. a. en bedömning av vilka konkurrenssnedvridande effekter som kan finnas mellan trafikgrenarna och vilken betydelse dessa kan ha för trafikfördelningen. Vidare övervägs i samband med en översyn av SJ-koncernens struktur om den investeringsmodell – och därmed det kostnadsansvar – som tillämpas för SJ är lämpliga från effektivitetssynpunkt och ägnade att skapa konkurrensneutralitet mellan olika trafikgrenar.

I motionen yrkas också att riksdagen uttalar sig för att självfinansieringsgraden i kollektivtrafik skall öka.

Länshuvudmannareformen, varom riksdagen beslutade år 1978 (prop. 1977/78:92, TU 1977/78:28, rskr 1977/78:364), innebär bl. a. att det i varje län finns ett landstingskommunalt och/eller kommunalt organ med det politiska och ekonomiska ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg. Graden av självfinansiering för den trafik som omfattas av reformen är sålunda en fråga som berörda primär- och sekundärkommunala organ har att ta ställning till.

Med det anförda avstyrks motion 1983/84:2509 (m) i de delar som nu är i fråga.

I motion 1983/84:502 (vpk) framhålls att samhällets vägkostnader ständigt stiger – främst på grund av en växande tung landsvägstrafik – samtidigt som järnvägarna har en betydande överkapacitet. Från samhällsekonomisk synpunkt – heter det vidare i motionen – är det angeläget att uppnå ett ökat utnyttjande av järnvägskapaciteten. Att så inte sker sammanhänger enligt motionärerna med det – i jämförelse med vägtrafiken – snedvridna betalningsansvar som kännetecknar järnvägstrafiken. SJ har i sina kalkyler att räkna med att betala hela infrastrukturkostnaden inkl. avskrivningar till återanskaffningsvärdet, medan väginvesteringar avskrivs omedelbart. Om man vill uppnå bättre resurshushållning, effektivare trafikekonomi och en bättre miljö, måste man finna metoder att minska den tunga långväga landsvägstrafiken och öka användningen av järnväg. Detta bör – framhåller motionärerna – ske genom att SJ:s betalningsansvar för infrastrukturen ändras till en "vägtrafikmodell". Härigenom skulle kostnaderna för den grundläggande strukturen i järnvägsnätet avlyftas från SJ och avlösas av en trafikberoende avgiftsbeläggning baserad på nyttjandegraden av infrastrukturen.

Utskottet vill med anledning av denna motion till en början erinra om att 1979 års trafikpolitiska beslut bl. a. innebär att järnvägens resurser bör

användas för att så långt möjligt tillgodose behovet av långväga och tunga godstransporter. En ökad samordning mellan järnvägs- och landsvägstrafiken kan ge betydande trafikekonomiska vinster. Detta föutsätter enligt beslutet bl. a. att SJ investerar så att järnvägen framgångsrikt kan hävda sig inom ramen för ett samordnat transportsystem.

Vidare erinrar utskottet om att SJ:s betalningsansvar för infrastrukturen bl. a. inte omfattar den ersättningsberättigade delen av bannätet.

Den finansiella rekonstruktion av SJ varom riksdagen beslutade år 1983 (prop. 1982/83:100 bil. 8, TU 1982/83:15, rskr 1982/83:293) innebär att staten fr. o. m. innevarande budgetår tar ansvaret för sådana investeringar och sådan service som SJ inte kan ta det ekonomiska ansvaret för men som är nödvändiga för att SJ skall kunna tillgodose statsmakternas krav beträffande järnvägstrafikens omfattning och standard. Ett exempel på detta är de statliga insatser som görs i enlighet med uppgörelsen mellan Stockholms läns landsting, SJ och staten beträffande lokaltågstrafiken i Stockholmsregionen och som innebär ett delat finansieringsansvar för de fortsatta investeringarna i området (prop. 1983/84:54, TU 1983/84:10, rskr 1983/84:111).

Den finansiella rekonstruktionen innebar vidare en nedskrivning av det statskapital som SJ har att förränta med 1 000 milj. kr. från 3 300 milj. kr. till 2 300 milj. kr. Härigenom fick statskapitalet en storlek som med hänsyn till trafikunderlag och framtidsperspektiv bättre bedömdes motsvara SJ:s möjligheter att fortsättningsvis redovisa avskrivningar på återanskaffningsvärdet och förränta kapitalet.

I samband med den nämnda översynen av SJ-koncernens struktur övervägs också – med utgångspunkt i de grundläggande skillnader som gäller statens sätt att behandla investeringar i vägar resp. järnvägar – om den investeringsmodell som tillämpas för SJ är lämplig från effektivitetssynpunkt och ägnad att skapa konkurrensneutralitet mellan olika trafikgrenar. Övervägandena omfattar – enligt vad utskottet erfarit – lämpligheten av de metoder för avskrivning och förräntning av statskapitalet som SJ tillämpar.

Under hänvisning härtill bör motionen inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

I motion 1983/84:1262 (m) framhålls att 1979 års trafikpolitiska beslut innebär att resurserna inom trafiksektorn skall utnyttjas så effektivt som möjligt. Avgifter inom trafiken, dvs. såväl det totala priset för en transporttjänst som de statliga eller kommunala avgifterna för användning av infrastrukturen, skall så långt möjligt vara anpassade till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Om en marginalkostnadsanpassning görs med medel ur statsbudgeten – heter det vidare i motionen – måste detta ske med utgångspunkt i en konkurrensneutral bedömning av de enskilda trafikgrenarna. Transportföretagens möjligheter att konkurrera på lika villkor minskar väsentligt om en trafikgren får generellt statsstöd och inte en annan. Större investeringar i transportsystemet bör – oavsett sektor – beslutas med

överordnade samhällsekonomiska bedömningar som underlag. I en trafikpolitik som fullt riktigt bygger på konkurrens mellan olika trafikslag måste ändå – betonar motionären – en samhällskalkyl göras, där statliga investeringar sker, och detta på jämförbart underlag mellan trafikgrenarna. Motionären vill ha en utredning för att i *en* instans med likartat bakgrundsmaterial åstadkomma jämförande samhällsekonomiska kalkyler beträffande nyttan och angelägenhetsgraden av större investeringar i transportsystemet.

Av årets budgetproposition framgår att man inom kommunikationsdepartementet är i färd med två översynsprojekt som syftar till en bättre resursanvändning inom transportsektorn.

Det ena projektet tar sikte på att belysa kostnader och avgifter inom de skilda transportsätten. Projektet skall klarlägga vilka skillnader som f. n. råder mellan de olika trafikgrenarna i fråga om kostnadsstrukturen och finansieringen av fasta kostnader. Dessutom skall förhållandet mellan samhällsekonomiska marginalkostnader för olika person- och godstransporttjänster och motsvarande rörliga avgifter/skatter inom olika trafikgrenar studeras. Vidare görs inom ramen för detta projekt den bedömning – till vilken utskottet har hänvisat i det föregående – som gäller den eventuella förekomsten av konkurrenssnedvridande effekter mellan trafikgrenarna och den betydelse sådana kan ha för trafikfördelningen.

Det andra projektet syftar till att erhålla gemensamma utgångspunkter för lönsamhetsbedömningar av investeringar inom transportsektorn, främst investeringar i infrastruktur, i syfte att åstadkomma ett bättre underlag för resursfördelning mellan trafikgrenarna. De gemensamma utgångspunkterna skall i första hand omfatta samhällsekonomisk utvärderingsmetodik, planeringsunderlag och värdering av olika effekter.

Med hänvisning till de båda översynsprojekten synes motionen kunna lämnas utan åtgärd.

Bilismen

Ett flertal aspekter på bilismen behandlas i motionerna 1983/84:2509 (m) och 1983/84:2518 (m).

Sålunda hävdas i båda motionerna att Sverige behöver en samlad bilpolitik. Denna bör handhas av *ett* departement och *ett* statsråd, nämligen kommunikationsministern.

Utskottet är för sin del inte berett att ansluta sig till denna uppfattning. Motionerna bör därför i dessa delar lämnas utan åtgärd – med hänsyn inte minst till de omfattande och komplicerade frågor beträffande beskattning, planering, miljö, biltillverkning, handelspolitik och trafiksäkerhet m. m. det här rör sig om. Som utskottet framhöll i sitt betänkande TU 1982/83:19 är en övergripande och verkningsfull samordning av berörda frågor av största vikt. Utskottet förutsätter att sådan samordning sker genom samråd och samverkan *inom* regeringskansliet.

I motion 1983/84:2509 (m) framhålls vidare att Sverige bör tillämpa samma bestämmelser för godkännande och efterkontroll av bilarnas avgasrening som övriga västeuropeiska länder.

Enligt vad utskottet erfarit bereds f. n. inom regeringskansliet frågan om bestämmelser för avgasrening på grundval av bl. a. bilavgaskommitténs slutbetänkande Bilar och renare luft (SOU 1983:27) och remissyttranden däröver. Regeringens ställningstagande bör också anpassas till resultatet av det internationella arbetet med ett harmoniserat regelsystem för bilavgasutsläpp m. m. som f. n. pågår och vari Sverige aktivt deltar. I avvaktan på detta resultat och riksdagens prövning av miljöfrågor av berört slag bör motionen i nu berörd del lämnas utan åtgärd.

I sistnämnda motion framhålls vidare att reglerna för avställning av fordon bör vara så konstruerade att fordonsägaren slipper betala skatt och försäkring i fall han beslutar att för en längre period inte använda bilen.

Enligt beslut av regeringen i juni 1983 har en särskild utredare tillkallats för att se över reglerna för avställning av fordon. Det åligger utredaren (Dir. 1983:47) att söka finna lösningar som innebär besparingar för staten och förenklingar för fordonsägarna samtidigt som registret skall kunna ge en tillförlitlig och användbar information om fordonsbeståndet. Utredaren skall också redosiva hur bl. a. försäkringsbolagen berörs av ändrade regler. I avvaktan på resultatet av utredningen avstyrks motionen i här berörd del.

Motion 1983/84:2518 (m) innehåller ett flertal avsnitt med rubriker såsom Bilen och livskvaliteten, Bilen och opinionen, Bilen och glesbygden, Bilen och storstaden, Bilen och turismen, Bilen och säkerheten, Bilen och särbestämmelserna, Lastbilen och Privat övningskörning. I tio yrkanden hemställs att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad som anförs i de olika avsnitten. Vidare yrkas att riksdagen uttalar sig för att biltullar vid storstäderna ej bör införas samt att möjligheterna att införa biltåg i Sverige bör utredas.

Utskottet behandlar i det följande motionen i de delar den innehåller konkreta förslag till åtgärder av olika slag. Avsnitten Bilen och livskvaliteten samt Bilen och opinionen synes sakna sådana förslag. De yrkanden som avser dessa avsnitt bör därför enligt utskottets mening lämnas utan åtgärd.

Under avsnittet Bilen och glesbygden framhålls att möjligheterna att genom differentierad drivmedelsbeskattning underlätta för glesbygdsbilisterna bör utredas.

Så har skett genom vägtrafikskatteutredningens delbetänkande Slopad fordonsskatt och höjd bensinskatt (Ds B 1980:13). Motionsyrkandet är sålunda tillgodosett. Av betänkandet framgår att en regional differentiering av bensinskatten är förenad med avsevärda gränsdragnings- och kontrollproblem. I sitt betänkande SkU 1983/84:33 om energibeskattningen m. m. erinrar skatteutskottet "om sin vid tidigare tillfällen uttalade ståndpunkt att

regionala skattelättnader från rent tekniska utgångspunkter endast bör komma i fråga i rena undantagsfall".

Med hänvisning till det anförda avstyrks motionen i nu berörd del.

I avsnittet Bilen och glesbygden framhålls vidare att på vägar där hastighetsbegränsningen permanent sänktes från 110 km/tim till 90 km/tim i samband med energikrisen en återgång till 110 km/tim bör komma till stånd.

Motionärernas önskemål har – enligt vad utskottet erfarit – tillgodosetts på ca tre fjärdedelar av ifrågavarande vägsträckor. I den mån så inte har skett förklaras detta av bl. a. trafiksäkerhetsskäl. Med hänvisning till det anförda synes motionen i nu berörd del kunna lämnas utan åtgärd.

I avsnittet Bilen och storstaden framhålls att förslagen om biltullar vid storstädernas infarter måste avvisas.

Då några sådana förslag inte har förelagts riksdagen och bilavgaskommitténs förslag forfarande är föremål för överväganden inom regeringskansliet bör motionen i denna del kunna lämnas utan åtgärd.

I samma avsnitt framhålls vidare att möjligheten till boendeparkering måste byggas ut.

I avvaktan på en av regeringen aviserad proposition om boendeparkering bör motionen även i denna del enligt utskottets mening lämnas utan åtgärd.

I avsnittet Bilen och turismen framhålls att biltåg på försök bör införas i Sverige.

Som framgår av utskottets betänkande TU 1983/84:17 avser SJ att till sommaren på försök driva trafik med biltåg mellan Skåne och Norrland. Motionsyrkandet är sålunda tillgodosett, varför någon riksdagens åtgärd ej synes erforderlig med anledning av motionen i denna del.

I avsnittet Bilen och säkerheten framhålls att Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) bör ta initiativ till ett intensifierat arbete för att öka användningen av bilbälten i baksätet.

Utskottet har för sin del vid ett flertal tillfällen framhållit nödvändigheten av en målmedveten informationsverksamhet för att öka bältesanvändningen i baksätet. NTF, som numera har ansvaret för den s. k. pläderande trafiksäkerhetsinformationen, har nyligen inlett en upplysningskampanj som synes ägnad att tillgodose utskottets och motionärernas önskemål. Motionen i nu berörd del synes följaktligen kunna lämnas utan åtgärd.

Under avsnittet Bilen och särbestämmelserna framhålls att en förutsättning för att svensk bilindustri skall kunna utvecklas är att svenska krav på bullernivå, trafiksäkerhet och typbesiktning etc. anpassas till de regler som gäller inom ECE och EG.

Vad först gäller bullernivå och trafiksäkerhet är enligt vad utskottet erfarit de svenska kraven i stort sett redan anpassade till de regler som fastställts inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE). Vissa avvikelser har emellertid ansetts ofrånkomliga beroende bl. a. på klimatiska förhållanden.

Utskottet anser vidare att så långt som möjligt en anpassning bör

eftersträvas till de regler som kan komma att fastställas inom den europeiska gemenskapen, EG. Utskottet förutsätter att regeringen i samband med de fortlöpande kontakterna med EG-kommissionen och ECE söker tillvarata möjligheterna att få till stånd en lösning av de av motionärerna aktualiserade frågorna som tillgodoser svensk bilindustris intressen.

Med hänvisning till det anförda synes motionsyrkandet kunna lämnas utan åtgärd.

I avsnittet Lastbilen framhålls bl. a. att förbudet mot veckoslutstrafik sommartid inte bör återinföras.

Då så inte har skett synes någon riksdagens åtgärd ej erforderlig.

Under avsnittet Privat övningskörning framhålls att nuvarande regler härom bör ändras så att medborgare från annat nordiskt land som har körkort som är giltigt här och har minst fem års körvana i Sverige får lära andra att köra.

Av 12 § förordningen (1981:96) om godkännande och utbyte av utländska körkort (senaste lydelse 1983:405) framgår att önskemålet redan är tillgodosett. Motionsyrkandet kan följaktligen lämnas utan åtgärd.

Ett transporttekniskt centrum

I motion 1983/84:1008 (vpk) framhålls att Sverige inom transportområdet har kunnande som med en produktionsanknuten forskningsinsats skulle kunna utvecklas mot nya tekniska lösningar, som svarar mot behov i samhället. Sådana lösningar bör avse kombinationssystem för lastbils–järnvägstransporter, persontransporter inom större tätorter, snabbare och samordnade sjötransporter, effektivare terminalhantering, åtgärder för energibesparingar, trafiksäkerhet och transportsystem i utvecklingsländer. Insatser inom nämnda ämnesområden görs redan i Sverige – framhåller motionärerna – men arbetet är fördelat på flera händer, dels inom högskolorna, dels inom många privata och statliga företag, eller verk, och institutioner. En ökad samordning inom transportområdet bör komma till stånd genom etablering av ett transporttekniskt centrum. Detta bör lokaliseras till den s. k. Trestads-Fyrstadsregionen (Uddevalla-Lysekil, Trollhättan, Vänersborg). En parlamentarisk utredning bör tillsättas för att undersöka de berörda frågorna.

Motionärernas önskemål om en mer samordnad transportforskning än f. n. synes tillgodosett genom proposition 1983/84:107 om forskning. I propositionens bilaga 4 föreslås bl. a. att transportforskningsdelegationen och kollektivtrafikberedningen den 1 juli 1984 sammanförs till en ny myndighet, transportforskningsberedningen.

I sitt betänkande TU 1983/84:30 tillstyrker utskottet regeringens förslag.

Frågan om transportforskningsberedningens lokalisering behandlas inte i propositionen. Regeringens avsikt är emellertid att lokalisera beredningen till Stockholmsområdet. För en sådan lokalisering talar – framhåller utskot-

tet i det nämnda betänkandet – att vissa andra forskningsstödjande myndigheter av betydelse för beredningens verksamhet också är lokaliserade till Stockholmsområdet. Med det sagda avstyrks i betänkandet ett yrkande i en c-motion om att beredningen bör lokaliseras till Linköping.

Med hänvisning till det anförda bör enligt utskottets mening den motion som nu är i fråga lämnas utan åtgärd.

Överförande av trafikkoncessioner till länshuvudmännen

I motion 1983/84:555 (s) erinras om att länshuvudmannareformen innebär att länshuvudmännen har ansvaret för den lokala och regionala persontrafiken på väg. Eftersom huvudmännen har detta ansvar bör de också – framhåller motionärerna – överta styrmedlen, dvs. trafiktillstånden. Beslut härom bör föregås av en skyndsam utredning.

Enligt vad utskottet erfarit tillgodoses motionärernas krav i en departementspromemoria (Ds K 1984:3) som f. n. remissbehandlas. Motionen bör sålunda kunna lämnas utan åtgärd.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *riktlinjer för trafikpolitiken*
   att riksdagen
   a. avslår motion 1983/84:2509 (m) yrkandena 1–7 samt 10 i denna del,
   b. lämnar motion 1983/84:502 (vpk) utan åtgärd,
   c. lämnar motion 1983/84:1262 (m) utan åtgärd,
2. beträffande *bilismen*
   att riksdagen
   a. lämnar motionerna 1983/84:2509 (m) yrkande 19 samt 1983/84:2518 (m) yrkandena 1–3 och 5–12 utan åtgärd,
   b. avslår motionerna 1983/84:2509 (m) yrkande 18 och 1983/84:2518 (m) yrkande 4,
3. beträffande *ett transporttekniskt centrum*
   att riksdagen lämnar motion 1983/84:1008 (vpk) utan åtgärd,
4. beträffande *överförande av trafikkoncessioner till länshuvudmännen*
   att riksdagen lämnar motion 1983/84:555 (s) utan åtgärd.

Stockholm den 23 maj 1984

På trafikutskottets vägnar
KURT HUGOSSON

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Rune Torwald (c), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarck (m), Gösta Andersson (c), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Sven Henricsson (vpk) och Lisbet Calner (s).

Reservation

Riktlinjer för trafikpolitiken (mom. 1 a)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anser

dels att den mening av utskottets yttrande på s. 4 som börjar med "Med det" och slutar med "i fråga." bort ersättas med text av följande lydelse:

Även om en viss uppföljning av 1979 års trafikpolitiska beslut sker genom översynsprojekt inom regeringskansliet synes dock dessa otillräckliga, eftersom de bedrivs utan parlamentarisk medverkan och endast avser vissa delar av beslutet. Inte minst därför, men också mot bakgrund av nuvarande ansträngda budgetläge, bör enligt utskottets mening det trafikpolitiska beslutet utvärderas. Den översyn av beslutet som en sådan utvärdering kan komma att medföra bör ge utrymme för ökad fri konkurrens, större möjligheter för nyetablering av företag, minskad detaljreglering och byråkrati samt ett striktare kostnadsansvar för resp. transportmedel och trafikgren.

Av det anförda framgår att utskottet tillstyrker yrkandet i motion 1983/84:2509 (m) om en utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut. Genom att så sker torde syftet med övriga här berörda yrkanden komma att tillgodoses.

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

dels att utskottets hemställan under 1 a bort ha följande lydelse:

1. beträffande *riktlinjer för trafikpolitiken*
   att riksdagen
   a. med bifall till motion 1983/84:2509 (m) yrkande 6 samt med anledning av motionens yrkanden 1–5, 7 samt 10 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Särskilda yttranden

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) har till avsnittet *Bilismen* (mom. 2) fogat tre särskilda yttranden enligt följande.

1. beträffande *samordning av bilfrågor inom regeringskansliet*

Samordningen av bilfrågor inom regeringskansliet är i dag bristfällig. På sikt är det önskvärt att bilpolitiken handhas av ett department och ett statsråd, nämligen kommunikationsministern. Som ett första steg i denna riktning bör regeringen tillsätta en arbetsgrupp som får till uppgift att samordna de olika bilfrågorna samt beräkna konsekvenser för bilismen och bilindustrin vid införandet av nya lagar och regler.

2. beträffande *avställning av fordon*

Ett fordon som ej används utan är avregistrerat bör inte heller belastas med kostnader för försäkring och skatt. Rätten att ställa av fordon skall bibehållas. Fordonsägaren bör betala de kostnader som är förenade med att sköta hanteringen av denna möjlighet.

3. beträffande *vissa hastighetsbegränsningar*

I anslutning till vad utskottet anfört om hastighetsbegränsningar vill vi för vår del framhålla att faktorer såsom bättre vägstandard och trafiksäkrare fordon m. m. talar för en återgång till 110 km/tim på de vägar där så ännu ej har skett. Flera länder, bl. a. Danmark, har höjt hastighetsgränserna under senare tid.

minab/gotab 78637 Stockholm 1984