Trafikutskottets betänkande

1982/83:17

om anslag till Institut m. m. (prop. 1982/83:100 bil. 8)

SJÄTTE HUVUDTITELN

I betänkandet behandlas regeringens i proposition 1982/83:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) framlagda förslag om anslag m. m. för budgetåret 1983/84 under avsnittet I. Institut m. m., punkterna I 2.–I 19. Propositionens förslag redovisas i den löpande framställningen under rubriker som anknyter till propositionens uppställning.

Punkt I 1. avseende anslag till Transportrådet kommer att behandlas i särskilt betänkande (TU 1982/83:18).

1. **Transportstöd för Norrland m. m.** Regeringen har under punkt I 2. (s. 131–132) föreslagit riksdagen att till Transportstöd för Norrland m. m. för budgetåret 1983/84 anvisa ett förslagsanslag på 176 000 000 kr.

Motionerna

I motion 1982/83:989 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 7), att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till förändring av transportstödet att innefatta sjötransporter för att stimulera kustsjöfarten.

I motion 1982/83:1419 av Per-Richard Molén (m) yrkas

att riksdagen begär att regeringen ger transportrådet i uppdrag att inom ramen av budgeterat anslag ändra reglerna för transportstöd för sågade och hyvlade trävaror i enlighet med motionens förslag,

att riksdagen hos regeringen anhåller om en skyndsam utredning rörande möjligheterna för transportstöd för sjöfarten.

I motion 1982/83:2148 av Rune Ångström och Elver Jonsson (båda fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1982/83:2147 (fp) anförs om sjötransportstöd.

Utskottet

Som ett led i de regionalpolitiska strävandena att utveckla näringslivet i Norrland och övriga delar av det dåvarande allmänna stödområdet infördes år 1971 ett transportstöd. Syftet var att minska de kostnadsmässiga olägenheter som följer med de stora avstånden i de norra delarna av landet.

Transportstödet är ett fraktbidrag i efterskott till företagen. Bidrag lämnas

för järnvägs- och för landsvägstransporter i yrkesmässig trafik. Det gäller transporter av dels varor som förädlats inom stödområdet till hel- eller halvfabrikat samt vissa jordbruks- och livsmedelsprodukter som härrör från stödområdet, dels råvaror och halvfabrikat som anskaffas av företag i stödområdet för att vidareförädlas inom vissa bestämda näringsgrenar för försäljning.

Fraktbidrag lämnas med 10 till 50 % av nettofraktkostnaden beroende på transportsträckans längd och den bidragsberättigade verksamhetens belägenhet inom stödområdet.

Transportstödet till Norrland behandlades av riksdagen i samband med 1982 års regionalpolitiska beslut (prop. 1981/82:113, AU 1981/82:23, rskr 1981/82:388). Härvid beslöts om vissa förstärkningar av stödet. Sålunda återinfördes uttransportstöd för vissa järn- och stålvaror samt för vissa hyvlade och sågade trävaror. Vidare höjdes bidragsprocenten för vissa regioner.

I budgetpropositionen erinras om att det regionalpolitiska beslutet har medfört att en parlamentarisk utredning tillkallats för att ta fram underlag för de framtida regionalpolitiska stödinsatsernas inriktning och omfattning.

Föredraganden föreslår att anslaget för nästa budgetår tas upp med 176 milj. kr., varav 33 milj. kr. avräknas mot den regionalpolitiska beslutsramen.

Utskottet har ingen erinran mot anslagsberäkningen och tillstyrker regeringens förslag.

Enligt motionerna 1982/83:989 (vpk), 2148 (fp) och 1419 (m) bör regeringen lägga fram förslag om *sjötransportstöd*. I sistnämnda motion yrkas vidare att nuvarande regler om tranportstöd för sågade och hyvlade trävaror bör ändras på sätt som anges i motionen.

I proposition 1982/83:120 om utveckling i Norrbotten, som lämnades till riksdagen den 14 mars 1983, fäster kommunikationsministern uppmärksamheten på direktiven (1982:105) för den regionalpolitiska utredningen. I dessa pekas särskilt på att utredningen bör belysa transportstödets roll i den regionala utvecklingen och lämna förslag om dess framtida utformning. Vidare bör utredningen pröva frågan om ett stöd för sjö- och persontransporter. Kommunikationsministern finner det lämpligt att hela transportstödet kan ses över i ett sammanhang. Därmed blir det möjligt att göra en samlad avvägning av bidragsregler och av önskemål om olika utvidgningar av stödet.

Utskottet, som gör samma bedömning, anser – i likhet med föredraganden – att utredningens resultat bör avvaktas innan statsmakterna beslutar eller föreslår förändringar i reglerna för transportstödet. Härav följer att motionsyrkandena bör lämnas utan åtgärd.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen till *Transportstöd för Norrland m. m.* för budget-

året 1983/84 anvisar ett förslagsanslag på 176 000 000 kr.,

2. beträffande *transportstödets utformning*
att riksdagen lämnar motionerna 1982/83:989 (vpk) yrkande 7, 1982/83:1419 (m) och 1982/83:2148 (fp) utan åtgärd.

2. **Transportstöd för Gotland.** Regeringen har under punkt I 3. (s. 132–133) föreslagit riksdagen att till Transportstöd för Gotland för budgetåret 1983/84 anvisa ett förslagsanslag på 62 500 000 kr.

Motionerna

I motion 1982/83:465 av Gösta Andersson och Gunhild Bolander (båda c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående färjetrafik mellan Grankullavik på Öland och Klintehamn på Gotland.

I motion 1982/83:472 av Ewy Möller (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om Gotlandstrafiken på sträckan Västervik–Visby.

I motion 1982/83:607 av Agne Hansson och Gunhild Bolander (båda c) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller att åtgärder vidtas för att förbättra färjeförbindelserna Västervik och Visby i linje med vad som framförs i motionen.

I motion 1982/83:772 av Bertil Danielsson och Barbro Nilsson i Visby (båda m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om färjeförbindelser mellan Gotland och Öland.

I motion 1982/83:1402 av Gunhild Bolander (c) yrkas

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande principerna för taxesättningen för färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet,

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att fortsatta rationaliseringar ej bör få inskränka på nuvarande trafikstandard.

I motion 1982/83:1422 av Barbro Nilsson i Visby (m) yrkas

1. att riksdagen upphäver lag om linjesjöfart på Gotland (1970:871),

2. att riksdagen – därest punkt 1 ej vinner bifall – hos regeringen anhåller om förslag till ändring av 1 § i nämnd lag för att avse endast linjesjötrafik med statlig subvention.

I motion 1982/83:1423 av Barbro Nilsson i Visby (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om ett regionalpolitiskt anpassat transportstödssystem för Gotland.

Utskottet

Transportstöd har enligt riksdagens beslut utgått till Rederi AB Gotland (Gotlandsbolaget) sedan den 1 februari 1972 (prop. 1971:154, TU 1971:28, rskr 1971:350). Stödet inriktades till en början på de *från* Gotland utgående godstransporterna i färjetrafiken och på avgifterna för överföring av personbilar.

Efter utvärdering av stödet beslöt riksdagen (prop. 1974:140, TU 1974:27, rskr 1974:347) att utvidga godstransportstödet fr. o. m. den 1 februari 1975 till att avse även transporter *till* Gotland. Samtidigt infördes ett stöd till persontrafiken med Gotlandsbolagets färjor.

Transportstödet är – i enlighet med den s. k. vägprincipen – inbyggt i den taxa som Gotlandsbolaget tillämpar. Detta innebär för persontrafiken att priset för en färjeresa är anpassat till priset för en andraklassbiljett på tåg för motsvarande färdsträcka. De olika formerna av stöd till godstrafiken medför att transportförmedlingsföretagen och med dem samverkande transportföretag kan tillämpa samma taxa i Gotlandstrafiken som för övrig inrikestrafik i landet.

Enligt 1 § i lagen (1970:871) om linjesjöfart på Gotland får sådan bedrivas endast efter särskilt tillstånd. Fråga om tillstånd prövas av regeringen. F. n. är det endast Gotlandsbolaget som har erforderlig koncession.

Gotlandsbolaget bedriver trafik på Visby från Nynäshamn och Oskarshamn samt – under sommarmånaderna – från Västervik. Under tiden medio juni – medio augusti samt vid veckoslut i maj – medio juni och i medio augusti –slutet av september görs två turer per dag på Nynäshamns- och Oskarshamnslinjerna. Under övrig del av året görs en tur per dag på dessa båda linjer. På Västervikslinjen görs en tur per dag under sommarmånaderna. Det totala antalet passagerare per år på samtliga tre linjer uppgår f. n. – enligt vad utskottet erfarit – till ca 850 000, av vilka ca 550 000 färdas under högsäsongen.

Mot bakgrund av ett kraftigt ökat behov av stöd till Gotlandstrafiken beslöt riksdagen i december 1981 bl. a. att en enhetlig taxa skulle tillämpas på samtliga tre linjer (prop. 1981/82:25, TU 1981/82:8, rskr 1981/82:117). Riksdagen fann det förenligt med vägprincipen – enligt vilken färjetrafiken skall ses som en fast landförbindelse – att taxesättningen i den trafikstarkaste relationen, dvs. Nynäshamn–Visby, fick bli normerande även för de södra linjerna. Beslutet beräknades innebära att intäkterna skulle öka med 4,7 milj. kr. per år och att stödbehovet skulle minska i motsvarande mån.

Föredraganden framhåller att det bör vara en angelägen uppgift för transportrådet att medverka till fortsatta rationaliseringar i Gotlandsbolagets trafik i syfte att med upprätthållande av en tillfredsställande trafikförsörjning minska bidragsbehovet. Mot den bakgrunden beräknar föredraganden medelsbehovet för nästa budgetår till 62,5 milj. kr., varav 58,0 milj. kr. avser underskott i Gotlandsbolagets verksamhet och 4,5 milj. kr. bidrag till transportföretagen.

Utskottet tillstyrker förslaget till medelsanvisning.

Innan utskottet övergår till att behandla motionsyrkandena må framhållas att direktiven för den förut nämnda regionalpolitiska utredningen inte omfattar frågan om transportstödet för Gotland.

I motion 1982/83:1423 (m) framhålls att åtgärder bör vidtas för att få till stånd ett regionalpolitiskt anpassat transportstödssystem för Gotland. För person- och godstrafiken bör gälla en *taxesättning* som jämställer kostnaden med jämförbara transporter på fastlandet.

Som framgår av vad utskottet anfört innebär vägprincipen att en taxesättning i enlighet med motionärens önskemål skall tillämpas. Så sker också – enligt vad utskottet erfarit – i all den utsträckning som omständigheterna medger. Då även stödet i övrigt för Gotlandstrafiken enligt utskottets mening har en lämplig utformning synes riksdagen sakna anledning att uttala sig om sådana åtgärder som motionären aktualiserar. Härav följer att motionen avstyrks.

I motionerna 1982/83:607 (c) och 1402 (c) yrkas att riksdagens beslut om en *enhetstaxa* för hela den reguljära fartygstrafiken på Gotland upphävs. Taxesättningen bör i stället baseras på det faktiska avståndet mellan de olika fastlandshamnarna och Visby. I sistnämnda motion framhålls vidare att nuvarande trafikstandard ej bör få inskränkas.

Utskottet är alltjämt av den uppfattningen att den år 1981 beslutade enhetstaxan på Gotlandsbolagets färjor skall gälla. Under hänvisning bl. a. härtill avstyrker utskottet motionerna 1982/83:607 (c), i nu berörd del, och 1982/83:1402 (c).

I motion 1982/83:1422 (m) framhålls att *lagen om linjesjöfart på Gotland* innebär ett etableringsförbud till men för den fria konkurrensen och därmed för resenärerna. Staten har alltid möjlighet – framhåller motionären – att träffa en överenskommelse om villkoren för statliga bidrag. Lagen är därför obehövlig. Tillståndstvång för trafik utan statliga subventioner – heter det vidare – saknar saklig grund och strider mot de principer som gäller för näringslivet i övrigt. Motionären yrkar i första hand att riksdagen upphäver lagen i fråga och, i andra hand, ändrar lagen så att koncession skall krävas endast för linjesjötrafik med statlig subvention.

Utskottet delar föredragandens uppfattning att det är en angelägen uppgift för transportrådet att medverka till fortsatta rationaliseringar i Gotlandstrafiken i syfte att med upprätthållande av en tillfredsställande trafikförsörjning minska bidragsbehovet. Så sker enligt utskottets mening genom en sammanhållen trafikuppläggning och en övergripande planering, anpassad till ändringar i trafikunderlaget under de olika årstiderna.

Med beaktande av det sålunda angivna rationaliserings- och besparingsintresset och av trafikunderlagets relativt ringa omfattning är det enligt utskottets mening mindre lämpligt att splittra Gotlandstrafiken på konkurrerande rederier. En sådan splittring skulle kunna bli följden av ett

upphävande eller en ändring av lagen, på sätt som motionärerna föreslår. Utskottet avstyrker därför motionen.

Det angelägna i att rationalisera och spara samt undvika ekonomiskt omotiverad splittring i fartygstrafiken synes också kunna anföras mot kraven på *trafik mellan Klintehamn* på Gotland *och Grankullavik* på Öland enligt motionerna 1982/83:465 (c) och 1982/83:772 (m). I båda dessa motioner framhålls att regeringen bör ge koncession för trafik på denna linje, därest en lämplig sökande anmäler intresse för trafiken.

Det kan tilläggas att Gotlandsbolaget drev trafik på ifrågavarande linje fram t. o. m. år 1980, då den lades ned på grund av bristande lönsamhet. Våren 1981 beviljades rederiaktiebolaget Ölandssund koncession för trafik på linjen. Kommunikationsministern har i riksdagen i december 1982 upplyst att rederiet – sedan det visat sig att verksamheten hade gått med förlust – ansökte om statsbidrag. Ansökningen avslogs på hösten 1981. Rederiet fick dock sedermera koncession även för säsongerna 1982 och 1983. Då koncessionen för förstnämnda år inte hade utnyttjats återkallades den i sin helhet.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionerna 1982/83:465 (c) och 1982/83:772 (m).

I motion 1982/83:607 (c) behandlas också – liksom i motion 1982/83:472 (m) – *färjeförbindelserna mellan Västervik och Visby*. I båda motionerna framhålls att trafiken på denna linje under högsäsongen bör utökas med ytterligare en tur per dag. I den sistnämnda motionen krävs dessutom att en tur per dag bör förekomma under tiden 1 september – 15 juni, med början innevarande år. Enligt den förstnämnda motionen bör däremot en sådan kapacitetsökning införas först på sikt.

Transportrådets bedömning är – enligt vad utskottet inhämtat – att trafikunderlagets omfattning i södra Sverige nödvändiggör en koncentration av trafiken under lågsäsong till Oskarshamn. Enligt rådet är trafikunderlaget under högsäsong inte tillräckligt stort för att motivera två turer per dag mellan Västervik och Visby.

Utskottet finner ej skäl att ifrågasätta transportrådets ställningstagande. Härav följer att motionerna 1982/83:607 (c), i berörd del, och 1982/83:472 (m) avstyrks.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen till *Transportstöd för Gotland* för budgetåret 1983/84 anvisar ett förslagsanslag på 62 500 000 kr.,
2. beträffande *taxesättningen m. m.*
   att riksdagen avslår motion 1982/83:1423 (m),
3. beträffande *enhetstaxan m. m.*
   att riksdagen avslår motionerna 1982/83:607 (c) i motsvarande del och 1982/83:1402 (c),

4. beträffande *lagen om linjesjöfart på Gotland*
att riksdagen avslår motion 1982/83:1422 (m),
5. beträffande *trafik mellan Klintehamn och Grankullavik*
att riksdagen avslår motionerna 1982/83:465 (c) och 1982/83:772 (m),
6. beträffande *färjeförbindelserna mellan Västervik och Visby*
att riksdagen
a) avslår motion 1982/83:472 (m),
b) avslår motion 1982/83:607 (c) i motsvarande del.

3. **Statligt stöd till icke lönsam landsbygdstrafik.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt I 4. (s. 133–134) och hemställer
att riksdagen till *Statligt stöd till icke lönsam landsbygdstrafik* för budgetåret 1983/84 anvisar ett förslagsanslag på 15 400 000 kr.

4. **Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik.** Regeringen har under punkt I 5. (s. 134–137) föreslagit riksdagen att
1. godkänna de av föredragande departementschefen förordade ändringarna av nuvarande handläggningsordning för bidragsgivningen till den kollektiva persontrafiken,
2. till Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik för budgetåret 1983/84 anvisa ett förslagsanslag på 230 698 000 kr.

Motionerna

I motion 1982/83:1927 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om
att statsmakterna ställer som villkor för statsbidrag till resp. länstrafikbolag att viss angiven del av de totala kostnaderna skall täckas genom avgifter.

I motion 1982/83:1972 av Olle Svensson m. fl. (s) yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen begära viss översyn av statsbidragsreglerna för lokaltrafik.

Utskottet

Från detta anslag ges ersättning till lokal och regional kollektivtrafik i de län där huvudmannaskap etablerats enligt lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik. Enligt lagen skall senast den 1 juli 1983 i varje län finnas en huvudman som har det politiska och ekonomiska ansvaret för länets kollektivtrafik. Länshuvudmän finns f. n. i 21 län.

Föredraganden framhåller att statsbidragssystemet för kollektivtrafiken har tagits upp som ett översynsprojekt inom kommunikationsdepartementet. Eventuella större förändringar av systemet bör dock enligt föredraganden anstå till dess samtliga län i landet bildat länshuvudmän och kommit i gång med trafiken. Detta innebär att större förändringar kan ske tidigast fr. o. m. budgetåret 1984/85. Förenklingar inom nuvarande ram för bidragssystemet bör emellertid ske även fortsättningsvis.

En förenkling, som föredraganden nu förordar, är att slopa kravet på att lokala trafikförsörjningsplaner skall lämnas i fråga om sådan kompletteringstrafik för vilken kommunerna svarar. Detta bör – framhålls det – kunna ske utan att man för den skull kommer i konflikt med det av riksdagen uttalade syftet med stödformen. Föredraganden utgår därvid från att länshuvudmännen i trafikförsörjningsplanerna samordnar sin trafik med den kompletteringstrafik som kommunerna i länet svarar för. Vidare förutsätter föredraganden att ansvarsförhållandena läggs fast i god tid före trafikårets början så att en tillfredsställande trafikförsörjning i länets olika delar kan upprätthållas.

Genom den "frysning" som tidigare skett av vägmilersättningen har – framhålls det i propositionen – en olycklig kostnadsövervältring skett på kommuner och landsting samtidigt som en fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken motverkats. Mot denna bakgrund räknar föredraganden med att milersättningen för bidragsåret 1983/84 bör höjas med 2 kr. till 26 kr., såvitt avser Gotlands, Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, till resp. 23 kr. såvitt avser övriga landet. Det totala medelsbehovet för nästa budgetår beräknas till 230,7 milj. kr.

Utskottet har ingen erinran mot vad föredraganden anfört om förenkling av bidragsgivningen och om anslagsberäkningen samt tillstyrker vidare förslaget till medelsanvisning.

I motion 1982/83:1927 (m) framhålls att statsmakterna bör ställa som *villkor för statsbidrag* till länshuvudmännen att viss given del av de totala kostnaderna skall täckas genom avgifter som erläggs av resenärerna.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att länshuvudmannaskapslagen lägger det politiska och ekonomiska ansvaret för kollektivtrafiken i varje län på länshuvudmannen. De statliga bidragen täcker en relativt liten del av länshuvudmännens kostnader för kollektivtrafiken. Länshuvudmännen har sålunda själva att bedöma hur återstående del av kostnaderna skall täckas genom fördelning mellan avgifter och landstings- eller kommunalskattemedel.

Av det anförda följer att motionen, såvitt nu är i fråga, inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd.

I motion 1982/83:1972 (s) begärs en *ändring av reglerna om statsbidrag* för kollektiv persontrafik så att bidrag skall kunna utgå även för interregional trafik, dvs. trafik inom områden med olika länshuvudmän.

Syftet med den av riksdagen år 1978 beslutade länshuvudmannaskapsreformen var främst att förbättra betingelserna för den *lokala* och *regionala* persontrafiken. Den av motionärerna begärda ändringen skulle enligt utskottets mening strida mot det sålunda angivna syftet. Med hänvisning härtill avstyrker utskottet motionen.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen godkänner de av föredragande departementschefen förordade ändringarna av nuvarande handläggningsordning för bidragsgivningen till den kollektiva persontrafiken,
2. att riksdagen till *Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik* för budgetåret 1983/84 anvisar ett förslagsanslag på 230 698 000 kr.,
3. beträffande *villkor för statsbidrag*
   att riksdagen avslår motion 1982/83:1927 (m) i motsvarande del,
4. beträffande *ändring av reglerna om statsbidrag*
   att riksdagen avslår motion 1982/83:1972 (s).

5. **Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt I 6. (s. 137–138) och hemställer

att riksdagen till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut* för budgetåret 1983/84 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.

6. **Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut.** Regeringen har under punkt I 7. (s. 138–140) föreslagit riksdagen att – med godkännande av vad föredragande departementschefen anfört om synoptiska observationsstationer – till Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut för budgetåret 1983/84 anvisa ett reservationsanslag på 87 620 000 kr.

Motionerna

I motion 1982/83:297 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 18), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om bemannade väderstationer.

I motion 1982/83:778 av Sven Henricsson m. fl. (vpk) yrkas att riksdagen beslutar vidhålla sitt beslut med anledning av TU:s betänkande 1980/81:27 gällande bl. a. det synoptiska observationsnätets omfattning och försöksverksamhet vid pilotanläggning.

I motion 1982/83:986 av Per Stenmarck m. fl. (m) yrkas att riksdagen begär att regeringen vidtar sådana åtgärder att lokalradion erhåller nödvändig väderinformation från SMHI.

Utskottet

Utskottet tillstyrker förslaget till medelsanvisning.

Föredraganden framhåller att Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) i sitt besparingsalternativ i anslagsframställningen beräknat en nedskärning av antalet *synoptiska observationsstationer* med nio, motsvarande en besparing på 860 000 kr.

Vidare erinras i propositionen om riksdagens tidigare beslut om SMHI:s verksamhet och organisation (prop. 1980/81:149, TU 1980/81:27, rskr 1980/81:334. Enligt det beslutet skulle antalet observationsstationer ha minst den omfattning som föreslogs i SMHI-utredningen (Ds K 1980:11), dvs. 146 stycken.

Föredraganden framhåller att det enligt hans uppfattning bör ankomma på SMHI att från meteorologiska utgångspunkter och inom tillgängliga medelsramar göra avvägningen mellan antalet observationsstationer och kvaliteten på väderrapporteringen. När det gäller antalet stationer i det s. k. grundnätet skall SMHI samråda med chefen för flygvapnet. Något visst antal stationer bör inte – betonar föredraganden – läggas fast av statsmakterna.

I motion 1982/83:297 (c) erinras om utskottets uttalanden i samband med det nämnda riksdagsbeslutet år 1981. Dessa innebar bl. a. – som en följd av det angivna fastställandet av antalet observationsstationer – att nedläggningar av stationer utöver sådana som är ett led i SMHI:s normala rationaliseringsarbete inte borde komma i fråga, i avvaktan på en utvärdering av viss försöksverksamhet. Enligt motionärerna har försöksverksamheten inte ens påbörjats. SMHI har inte heller – såsom förutsattes i riksdagsbeslutet – framlagt något förslag om hur de nuvarande bemannade stationerna kan göras effektivare genom förbättring av den tekniska utrustningen. Regeringens förslag att SMHI i fortsättningen självt bör få bestämma antalet stationer utesluter dessutom – framhåller motionärerna – hänsyn till de regional- och sysselsättningspolitiska intressen som utskottet betonade år 1981.

I motion 1982/83:778 (vpk) anförs liknande synpunkter och yrkas att riksdagen vidhåller sitt beslut från år 1981 i fråga om bl. a. det synoptiska observationsnätets omfattning.

Utskottet ansluter sig till föredragandens överväganden i denna del och tillstyrker att riksdagen godkänner vad denne anfört om synoptiska stationer. Härav följer att utskottet avstyrker motionsyrkandena.

I motion 1982/83:986 (m) yrkas att riksdagen begär att regeringen vidtar sådana åtgärder att nödvändig *väderinformation i lokalradion* kan erhållas från SMHI.

Utskottet har vid ett flertal tillfällen – senast i betänkandet TU 1981/82:23 – understrukit den betydelse som den lokala väderinformationen har för

bl. a. trafiksäkerheten och det angelägna i att sådan information kan delges allmänheten.

Riksdagsbeslutet år 1981 om SMHI:s verksamhet och organisation innebar bl. a., att institutet skall inrikta verksamheten på en ökning av den avgiftsfinansierade verksamheten. Mot den bakgrunden anser utskottet – nu liksom tidigare – att några särskilda medel inte bör tillskjutas för väderrapporteringen i radio, utöver sådana som används för att finansiera väderinformationen i riksradions program 1.

Som framgår av det nämnda betänkandet uppdrogs i maj 1980 åt statens förhandlingsnämnd att ta upp överläggningar med Sveriges Riksradio AB, Sveriges Lokalradio AB och SMHI i syfte att säkerställa fortsatt väderinformation i lokalradion. Då dessa överläggningar ännu år 1982 inte hade lett till avsett resultat anvisade riksdagen 100 000 kr. för att underlätta omprioriteringar inom det totala informationsutbudet i radio och TV (prop. 1981/82:100 bil. 9, TU 1981/82:23, rskr 1981/82:219). Utskottet framhöll därvid – i likhet med föredraganden – att de anslagna medlen, som har ställts till SMHI:s förfogande, borde kunna medföra att parterna kom överens. Så har emellertid ännu inte skett.

Enligt vad utskottet inhämtat från SMHI har institutet träffat en överenskommelse med länsstyrelsen i Gotlands län, lokalradion där samt bl. a. vägförvaltningen och företrädare för jordbruksnäringen. Till följd av denna överenskommelse ges kontinuerlig väderinformation i lokalradion sedan den 1 maj 1982. Genom ett liknande arrangemang i Jönköpings län tillhandahålls även där väderinformation i lokalradion sedan den 1 december 1982.

Utskottet förutsätter att SMHI och Sveriges Lokalradio intensifierar sina ansträngningar att träffa en överenskommelse och att SMHI tillvaratar möjligheterna att – på sätt som skett i Gotlands och Jönköpings län – söka finna uppdragsgivare som vid sidan av lokalradion är beredda att betala för institutets tjänster. Därigenom torde syftet med motionen kunna tillgodoses. Denna synes följaktligen inte behöva föranleda någon riksdagens åtgärd.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen till *Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 87 620 000 kr.,
2. beträffande *synoptiska observationsstationer*
   att riksdagen med godkännande av vad föredragande departementschefen härom anfört avslår motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 18 och 1982/83:778 (vpk),
3. beträffande *väderinformation i lokalradion*
   att riksdagen lämnar motion 1982/83:986 (m) utan åtgärd.

7. **Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Utrustning.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt I 8. (s. 140–141) och hemställer

att riksdagen till *Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Utrustning* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 3 000 000 kr.

8. **Statens väg- och trafikinstitut m. fl. anslag.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkterna I 9.–I 11. (s. 141–144) och hemställer

1. att riksdagen till *Statens väg- och trafikinstitut* för budgetåret 1983/84 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.,
2. att riksdagen
   a) godkänner den i propositionen förordade allmänna inriktningen av statens väg- och trafikinstituts forskningsverksamhet,
   b) till *Bidrag till statens väg- och trafikinstitut* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 27 462 000 kr.,
3. att riksdagen till *Statens väg- och trafikinstitut: Utrustning* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 500 000 kr.

9. **Statens geotekniska institut m. fl. anslag.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkterna I 12.–I 14. (s. 145–147) och hemställer

1. att riksdagen till *Statens geotekniska institut* för budgetåret 1983/84 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.,
2. att riksdagen till *Bidrag till statens geotekniska institut* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 7 514 000 kr.,
3. att riksdagen till *Statens geotekniska institut: Utrustning* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 250 000 kr.

10. **Transportforskningsdelegationen** och **Kollektivtrafikberedningen.** Regeringen har under punkterna I 15.–I 16. (s. 147–151) föreslagit riksdagen att för budgetåret 1983/84 anvisa

1. till Transportforskningsdelegationen ett reservationsanslag på 18 418 000 kr.,
2. till Kollektivtrafikberedningen ett reservationsanslag på 3 489 000 kr.

Motionerna

I motion 1982/83:297 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 19 och 20),

19. att riksdagen beslutar att till Transportforskningsdelegationen för budgetåret 1983/84 anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 3 489 000 kr. förhöjt reservationsanslag på 21 907 000 kr.,

20. att riksdagen beslutar avslå reservationsanslaget till Kollektivtrafikberedningen.

I motion 1982/83:1928 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 5 och 6),

5. att riksdagen beslutar avslå reservationsanslaget till Kollektivtrafikberedningen,

6. att riksdagen till Transportforskningsdelegationen för budgetåret 1983/84 anvisar ett i förhållande till regeringens förslag med 3 489 000 kr. förhöjt reservationsanslag på 21 907 000 kr.

Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1982/83:1927 (m).

Utskottet

Under anslaget Transportforskningsdelegationen har för budgetåren 1980/81–1982/83 medel anvisats till *dels* transportforskningsdelegationen (TFD), *dels* kollektivtrafikberedningen (KTB).

I december 1982 beslöt riksdagen att för innevarande budgetår anvisa ett reservationsanslag på 40 milj. kr. till åtgärder för att främja investeringar och utvecklingsarbete i kollektivtrafiken (prop. 1982/83:50, TU 1982/83:6, rskr 1982/83:110). Medlen står till KTB:s förfogande för bidrag till investeringar av betydelse för kollektivtrafiken i fasta anläggningar, fordon och fordonstransporter samt beställnings-, lednings- och informationskontroll.

Som en följd av riksdagsbeslutet och i syfte att få till stånd en mer samlad redovisning och behandling av KTB:s verksamhet tas denna i budgetpropositionen upp under ett särskilt anslag.

För nästa budgetår föreslår föredraganden reservationsanslag på 18,4 milj. kr. till transportforskningsdelegationen, resp. 3,5 milj. kr. till kollektivtrafikberedningen.

Enligt motionerna 1982/83:297 (c) och 1982/83:1928 (m) bör anslaget till KTB liksom tidigare tas upp under TFD:s anslag. Beredningen bör inte – framhålls det – bli ett permanent organ. I båda motionerna yrkas *dels* att något särskilt anslag inte skall tas upp till beredningen, *dels* att anslaget till delegationen skall ökas med det belopp som i propositionen föreslås för beredningen, dvs. 3,5 milj. kr.

Utskottet kan inte finna att regeringens förslag om ett särskilt anslag för KTB skulle innebära att beredningen nu blir ett permanent organ eller att en sådan permanentning avses komma till stånd på sikt. I likhet med föredraganden anser utskottet att KTB:s verksamhet är angelägen från trafikpolitisk utgångspunkt. Genom det statliga engagemanget kan utvecklingen på kollektivtrafikområdet stimuleras. Utskottet har för sin del ingen erinran mot att medel till KTB tas upp under ett särskilt anslag. Då utskottet

inte heller har någon erinran mot anslagsberäkningarna tillstyrks regeringens förslag till medelsanvisningar och avstyrks motionsyrkandena.

Utskottet hemställer följaktligen

att riksdagen

a) med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 19 och 1982/83:1928 (m) yrkande 6 till *Transportforskningsdelegationen* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 18 418 000 kr.,

b) med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 20 och 1982/83:1928 (m) yrkande 5 till *Kollektivtrafikberedningen* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 3 489 000 kr.

11. **Kostnader för försök med riksfärdtjänst.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt I 17. (s. 151) och hemställer

att riksdagen till *Kostnader för försök med riksfärdtjänst* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 16 000 000 kr.

12. **Viss internationell verksamhet.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt I 18. (s. 152) och hemställer

att riksdagen till *Viss internationell verksamhet* för budgetåret 1983/84 anvisar ett förslagsanslag på 3 370 000 kr.

13. **Kostnader för visst värderingsförfarande.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt I 19. (s. 153) och hemställer

att riksdagen till *Kostnader för visst värderingsförfarande* för budgetåret 1983/84 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.

Stockholm den 24 mars 1983

På trafikutskottets vägnar
KURT HUGOSSON

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Claes Elmstedt (c), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarck (m), Rune Torwald (c), Sten-Ove Sundström (s), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Sven Henriesson (vpk), Sören Lekberg (s) och Ingrid Andersson (s).

Reservationer

1. vid punkt 6 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut beträffande *synoptiska observationsstationer* (mom. 2)

Claes Elmstedt (c), Rune Torwald (c) och Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Utskottet ansluter" och slutar med "avstyrker motionsyrkandena." bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att riksdagens beslut bör stå fast i avvaktan på resultatet av försöksverksamheten med det nya vädertjänstsystemet PROMIS. Utskottet kan därför – med hänsyn till frågans regional- och sysselsättningspolitiska betydelse – inte tillstyrka att riksdagen godkänner vad föredraganden anfört om att SMHI i fortsättningen självt skall få bestämma över det synoptiska observationsnätets omfattning.

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

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *synoptiska observationsstationer*
att riksdagen med avslag på propositionens förslag i denna del samt med bifall till motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 18 och 1982/83:778 (vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. vid punkt 10 Transportforskningsdelegationen och Kollektivtrafikberedningen

Rolf Clarkson (m), Claes Elmstedt (c), Wiggo Komstedt (m), Per Stenmarck (m), Rune Torwald (c) och Görel Bohlin (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 13 börjar med "Utskottet kan" och på s. 14 slutar med "avstyrks motionsyrkandena." bort ha följande lydelse:

Utskottet har ingen erinran mot de i propositionen redovisade anslagsberäkningarna och föreslagna medelsanvisningarna som sådana. Utskottet delar emellertid motionärernas uppfattning att anslaget till beredningen liksom tidigare bör tas upp under delegationens anslag. Utskottet tillstyrker sålunda samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga och avstyrker regeringens förslag i motsvarande delar.

dels att utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

att riksdagen

a) med anledning av regeringens förslag samt med bifall till motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 19 och 1982/83:1928 (m) yrkande 6 till *Transportforskningsdelegationen* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 21 907 000 kr.,

b) med bifall till motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 20 och 1982/83:1928 (m) yrkande 5 avslår regeringens förslag till medelsanvisning för budgetåret 1983/84 till kollektivtrafikberedningen.

Särskilda yttranden

1. vid **punkt 2 Transportstöd för Gotland** beträffande *lagen om linjesjöfart på Gotland* (mom. 4)

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

Vi delar den i motion 1982/83:1422 (m) uttalade uppfattningen att lagen (1970:871) om linjesjöfart på Gotland innebär ett etableringsförbud till skada för den fria konkurrensen och därmed för resenärerna.

Strävandena att minska Gotlandsbolagets stödbehov har glädjande nog givit goda resultat men tyvärr också medfört avsevärda försämringar i trafikutbudet. Fortsatta rationaliseringar kan i längden leda till oacceptabla försämringar. I ett sådant läge blir det nödvändigt att pröva nya vägar för att tillgodose gotlänningarnas och turisternas rättmätiga krav på en tillfredsställande trafikförsörjning.

Vi moderater tror på den fria konkurrensen och på konsumenternas fria val. Fortsatta försämringar i Gotlandstrafiken kommer på sikt att göra Gotlandsbolagets nuvarande monopolställning ohållbar. Det blir i så fall också ofrånkomligt att upphäva lagen eller att i vart fall ändra den så som motionären föreslår i sitt andrahandsyrkande.

2. vid **punkt 2 Transportstöd för Gotland** beträffande *trafik mellan Klintehamn och Grankullavik* (mom. 5)

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

Vi hänvisar till vårt särskilda yttrande beträffande lagen om linjesjöfart på Gotland. Vad vi där anfört om konsekvenserna av fortsatta försämringar i Gotlandstrafiken äger giltighet inte bara för linjerna mellan fastlandet och Gotland utan också för linjen mellan Gotland och Öland.

3. vid **punkt 2 Transportstöd för Gotland** beträffande *trafik mellan Klintehamn och Grankullavik* (mom. 5)

Claes Elmstedt och Rune Torwald (båda c) anför:

Alltsedan Gotlandsbolaget år 1980 upphörde att driva färjtrafik mellan Grankullavik på Öland och Klintehamn på Gotland har önskemål om ett återupptagande av trafiken ofta framförts, främst av Borgholms kommun.

Såväl Öland som Gotland är under sommarhalvåret turisternas landskap. Flertalet resenärer på ovan nämnda linje torde vara sådana som spontant reser om möjlighet ges och sålunda i ringa omfattning påverkar Gotlandsbolagets verksamhet.

Därest något rederi anser sig kunna driva färjtrafik på linjen bör enligt vår mening detta kunna få ske under sommarhalvåret.

4. vid **punkt 4 Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik** beträffande *villkor för statsbidrag* (mom. 3)

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

Vi delar utskottsmajoritetens uppfattning att motion 1982/83:1927 (m) i denna del inte bör föranleda någon åtgärd från *riksdagens* sida. Däremot finner vi det synnerligen angeläget att *länshuvudmännen* vidtar åtgärder så att subventioneringen av kollektivtrafiken via landstings- eller kommunalskatten inte blir orimligt hög.

5. vid **punkt 6 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut** beträffande *väderinformation i lokalradion* (mom. 3)

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

Den stora betydelsen av lokal väderinformation framgår inte minst av erfarenheterna från Malmöhus län. Radio Malmöhus har i dag möjlighet att bryta en pågående sändning för att snabbt informera om väderomslag. 72 sådana inbrytningar gjordes enbart under första halvåret 1982, varav 27 gällde halka och snö. Allas uppfattning är att detta räddat människoliv. Om väderinformationen från SMHI hade fungerat så hade sannolikt fler olyckor kunnat förhindras.