

Nr 6

Trafikutskottets betänkande i anledning av motioner rörande den statliga trafikpolitiken m. m.**Motionerna**

I motionen 1971: 24 av herr Hedlund m. fl. har hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om att en parlamentarisk kommitté får i uppdrag att företa en översyn av trafikpolitiken och framlägga härav föranledda förslag i enlighet med i motionen angivna riktlinjer.

I motionen 1971: 398 av herr Helén m. fl. har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att vägkostnadsutredningens arbete forceras och att utredningen får en tidsplan för fullföljande av sina uppgifter och erforderliga personella resurser för sitt arbete, att en parlamentarisk kommitté får i uppdrag att företa en översyn av trafikpolitiken och framlägga härav föranledda förslag i enlighet med i motionen angivna riktlinjer samt att Kungl. Maj:t efter utredning framlägger förslag om bildande av ett forsknings- och utvecklingsbolag för kollektivtrafikteknik ägt gemensamt av staten, intresserade kommuner och landsing samt industrier.

I motionen 1971: 36 av herr Börjesson i Falköping m. fl. har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om en omprövning av trafikpolitiken med syfte att skapa trafikpolitiska förutsättningar för en positiv utveckling i alla delar av landet.

I motionen 1971: 947 av herr Mellqvist m. fl. har hemställts att riksdagen beslutar att genom särskild skrivelse ge Kungl. Maj:t till känna vad i motionen uttalats om den fortsatta trafikpolitiken.

I motionen 1971: 944 av herr Lothigius m. fl. har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar att en totalbedömning görs av trafikpolitiken varvid även trafiksäkerhet, miljövård och människans hälsa på grund av stressen i trafiken tas med i kalkylen samt att vad i övrigt i motionen anförts beaktas vid bedömningen av trafikpolitiken.

I motionen 1971: 73 av herr Hermansson i Stockholm m. fl. har föreslagits att riksdagen uttalar sig för ett upphävande av 1963 års trafikbeslut och i skrivelse till regeringen hemställer om att en skyndsamt utredning företas och förslag utarbetas om sådana riktlinjer som beaktar sociala, närings- och lokaliseringspolitiska behov och som kan bli ett verksamt bidrag till genomförandet av en regionpolitik, ägnad att mot-

verka avfolkningen av betydande landsdelar och som samtidigt främjar strävandena att åstadkomma en prisbillig trafikservice, vilken även beaktar vitala miljövärdsintressen.

I motionen 1971: 501 av herr Westberg i Ljusdal har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om en omprövning av trafikpolitiken, varefter riksdagen bör beredas tillfälle att på nytt besluta i ärendet.

I motionen 1971: 949 av herr Nilsson i Kalmar har yrkats, såvitt nu är i fråga, att riksdagen beslutar att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att vägkostnadsutredningen påskyndas, att, intill dess vägkostnadsutredningen och bussbidragsutredningen framlagt sina betänkanden och beslut fattats med anledning av dessa, stor restriktivitet iakttages vid nedläggning av järnvägar och busslinjer, att planeringsråden/länsstyrelserna alltid skall höras och ges tillfälle att yttra sig om nedläggningsfrågor samt att man vid trafikplaneringen i övrigt beaktar vad i motionen anförts.

I motionen 1971: 410 av herr Söderström har hemställts att riksdagen vid behandlingen av kommunikationsdepartementets huvudtitel måtte beakta vad i motionen anförts.

I motionen 1971: 205 av herr Jansson m. fl. har föreslagits att riksdagen beslutar att genom särskild skrivelse ge Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts om bl. a. vägtrafikens kostnadsansvar.

I motionen 1971: 973 av herr Zachrisson m. fl. har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ger till känna att inom nuvarande anslagsramar för tätorternas trafikinvesteringar provisoriskt och i avvaktan på utredningsresultat en prioritering av anslagen och långivningen till kollektivtrafiken bör kunna ske.

I motionen 1971: 935 av herrar Olof Johansson i Stockholm och Bengtsson i Göteborg har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att utredningen avseende kollektivtrafiken i tätorter i sitt arbete aktualiserar det bilfria innerstadsalternativet med noll-taxa och avgasfri kollektivtrafikförsörjning för de större tätorterna i syfte att främja en miljövänlig trafikförsörjning i enlighet med vad som anförts i motionen.

I motionen 1971: 927 av herr Gustavsson i Nässjö m. fl. har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att den kollektiva trafiken prioriteras i syfte att bl. a. överföra de tunga transporterna från landsväg till järnväg, att överväganden görs att kraftigt nedskriba i SJ nedlagt kapital samt att Kungl. Maj:t för övrigt genom reglerande åtgärder tillser att den kollektiva trafikens förutsättningar att fullfölja sina sociala och allmänna samhällsuppgifter främjas.

I motionen 1971: 932 av herr Hellström m. fl. har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär utredning om utveckling av ur-bana transportsystem i enlighet med vad i motionen anförts.

I motionen 1971: 967 av herr Turesson m. fl. har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uppdrar åt glesbygdsutredningen att verkställa försöksverksamhet med samordnad kollektiv trafikförsörjning inom ett eller flera avgränsade glesbygdsområden.

I motionen 1971: 1194 av herr Ångström m. fl. har hemställts att riksdagen beslutar att bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga åtgärder för en sådan samordning mellan statens järnvägars zontaxa samt järnvägens och postverkets busstaxor som avses i motionen. Samtidigt bör övervägas samordning med enskilda trafikföretag i samma syfte.

I motionen 1971: 407 av herr Richardson m. fl. har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar, att biljettaxorna vid samtrafik buss-tåg utformas så, att sådan resa inte blir dyrare än om resan i sin helhet kunnat genomföras med tåg.

I motionen 1971: 922 av herr Elmstedt m. fl. har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anholder att statens järnvägar får i uppdrag att bedriva försöksverksamhet med taxenedsättningar på i motionen anförda grunder.

I motionen 1971: 261 av herr Torwald m. fl. har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anholder att SJ måtte få i uppdrag att, på i motionen anförda grunder, ordna försöksverksamhet med sänkta taxor och ökad turtäthet m. m. på några lämpliga bandelar.

I motionen 1971: 937 av fru Jonäng har, såvitt nu är i fråga, hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anholder om att statens järnvägar upptar försöksverksamhet med taxenedsättningar inom tåg- och busstrafiken på i motionen anförda grunder.

I motionen 1971: 207 av herr Karlsson i Malung m. fl. har, såvitt nu är i fråga, yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om att ett större och mer samlat försök görs när det gäller rabatterad personbefordran och att Kopparbergs län får utgöra försöksområde.

I motionen 1971: 942 av herr Lothigius m. fl. har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar att persontrafiken på järnvägslinjen Nässjö—Nybro för närvarande och i avvaktan på de närmaste årens transportutveckling icke blir föremål för nedläggning.

I motionen 1971: 913 av herrar Andersson i Nybro och Fransson har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär att persontrafiken på bandelarna Nässjö—Nybro samt Växjö—Hultsfred bibehålles i nuvarande omfattning.

I motionen 1971: 139 av herr Ekström m. fl. har föreslagits att riksdagen beslutar att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att frågan om överförande av trafiknämndernas uppgifter och verksamhet till de av polisutredningen föreslagna polisstyrelserna blir föremål för utredning och beaktande i anslutning till beredningen av den proposition som kan föranledas av betänkandet »Polisen i samhället».

Utskottet

1963 års trafikpolitiska beslut m.m.

Som en allmän bakgrund till sin behandling av förevarande motioner vill utskottet erinra om innebörden av 1963 års beslut om den statliga trafikpolitiken (prop. 191, S3LU 1, rskr. 424). Beslutet innebar en nyorientering i syfte att skapa ett mer konkurrensbefrämjande system på transportmarknaden. De konkurrenshämmande regleringarna på området skulle i möjligaste mån avvecklas. Varje trafikgren skulle i princip svara för sina kostnader och även i övrigt skulle förutsättningar skapas för en konkurrens på lika villkor, vilket bedömdes vara av betydelse för att nå en samhällsekonomiskt riktig uppdelning av trafiken mellan de olika trafikgrenarna.

För att få en mjuk övergång till den nya trafikpolitiken beslöts att reformåtgärderna skulle samordnas i tre etapper av vilka den första inleddes den 1 juli 1964. På järnvägssidan har enligt förutsättningarna för beslutet nedläggningen av trafiksvaga bandelar fortsatt. SJ har tillerkänts full kostnadstäckning för förpliktelsen att trafikera sådana trafiksvaga järnvägslinjer som företaget inte finner företagsekonomiskt motiverade att driva men som av olika skäl ansetts böra bibehållas. För innevarande budgetår utgår sådan ersättning med 231,2 milj. kr. Enligt riksdagens beslut hösten 1965 (prop. 172, 3LU 35, rskr. 456) inleddes den andra reformetappen den 1 juli 1966. Etappen innebar bl. a. en ytterligare liberalisering av tillståndsgivningen för den yrkesmässiga lastbilstrafiken samt borttagande helt av behovsprövningen för fordon om högst 4 ton maximilast och specialfordon. Som riktpunkt för den tredje etappens påbörjande angavs den 1 juli 1968, då bl. a. för landsvägssidans dels lastbils- och traktortågtrafiken skulle helt befrias från behovsprövning. Något förslag från Kungl. Maj:ts sida rörande den tredje etappens genomförande har såsom av det följande framgår ännu inte lagts fram.

I enlighet med förut nämnda riksdagsbeslut har vidare den s. k. trafikpolitiska delegationen tillsatts med uppgift att som rådgivande organ inom kommunikationsdepartementet följa upp genomförandet av det av statsmakterna beslutade reformprogrammet. Delegationen har under hösten 1967 utökats med ytterligare två parlamentariska representanter. För sina erfarenheter under programmets första år har de-

legationen lämnat en redogörelse som återgavs i prop. 1965: 172 och inte föranledde några erinringar från departementschefens eller riksdagens sida.

Delegationen har härefter fortsatt sin uppföljning av programmet. Liksom under den första etappen har den haft kontakter och överläggningar på skilda orter ute i landet för att ge läns- och lokalintressen möjlighet att direkt komma till tals rörande reformprogrammets verkningar. Delegationen har lagt fram en den 17 december 1967 daterad redogörelse för sina erfarenheter härav. I denna konstateras att genom de åtgärder som vidtagits i de båda första etapperna SJ fått förbättrade möjligheter att inom stora delar av transportmarknaden effektivt konkurrera med lastbilföretagen. Järnvägsföretaget är sålunda inte längre skyldigt att offentliggöra fraktavtal och har rätt att fördela sina vagnar till kunderna efter företagsekonomiska bedömningar. Transportplikten på affärsbanenätet har upphävts och företaget får som förut nämnts särskild ersättning för driften av de olönsamma järnvägslinjer som upprätthålls av andra än företagsekonomiska skäl. Den yrkesmässiga lastbilstrafiken har i likhet med järnvägstrafiken fått möjlighet att utvecklas mera fritt på den del av transportmarknaden där den har de bästa förutsättningarna.

Delegationens majoritet konstaterar vidare, att erfarenheterna av reformprogrammets båda första etapper är övervägande positiva och att det inte framkommit några sådana negativa effekter som skulle motivera att genomförandet av programmet inte skulle fortsättas. Den har därför förordat att den tredje etappen skulle påbörjas den 1 juli 1968 i enlighet med de tidigare riktlinjerna.

Övervägande skäl ansågs emellertid vid prövning inom Kungl. Maj:ts kansli tala för att vänta med genomförandet av nämnda etapp tills frågorna rörande beskattning av de tunga lastbilarna och vissa frågor rörande SJ:s kostnader säkrare kunde bedömas. Detta förmenades vara av värde för strävandena att åstadkomma en konkurrens på likartade villkor mellan de olika trafikmedlen och därmed för en samhällsekonomiskt bättre fördelning av transporter.

Delegationen har slutligen avgivit en den 4 maj 1970 dagtecknad promemoria — rörande verkningarna av de redan genomförda delarna av det trafikpolitiska reformprogrammet — samt skrivelse samma dag med förslag om vissa ändringar i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. i fråga om taxor i yrkesmässig biltrafik.

I statsutskottets av riksdagen godkända utlåtande 1969: 167 över väckta motioner i ämnet framhölls att flera för bedömningen av hit hörande frågor viktiga utredningar alltjämt pågick. Av dessa nämndes särskilt vägkostnads-, vägplane-, bilskatte- och bussbidragsutredningarna samt utredningen om företagsstrukturen inom den yrkes-

mässiga vägtrafiken. I avvaktan på bl. a. utredningsarbetets slutförande samt en ytterligare analys av erfarenheterna från genomförandet av de båda första etapperna i det trafikpolitiska reformprogrammet ansågs det inte möjligt att med någon större säkerhet överblicka utvecklingen i berörda hänseenden.

Motionsyrkandena om en översyn och omprövning av 1963 års trafikbeslut avstyrktes därför.

I anslutning härtill deklarerade utskottet sitt fasthållande vid de grundläggande principerna för 1963 års beslut. Utskottet ansåg det emellertid vara *synnerligen angeläget* att utredningarnas bedömningar och förslag snarast möjligt blir tillgängliga. Vidare utgick utskottet från att Kungl. Maj:t successivt följer upp och samordnar utredningsarbetet samt låter verkställa de kompletterande analyser som erfordras för att efter hand förbättra underlaget för det trafikpolitiska handlandet.

Utskottet framhöll också att trafikpolitiken självfallet inte får ses som en isolerad fråga samt att tillämpningen och uppföljningen av principerna måste anpassas till utvecklingen på olika områden och till samhällsplaneringen i övrigt. Det vore således angeläget att en fortlopande uppföljning och effektiv samordning av de trafikpolitiska åtgärderna sker med hänsyn till olika landsdelars behov och intressen. Vid den integrerade trafikplanering som därvid erfordras borde hänsyn tagas till inte blott de skilda trafikgrenarnas lönsamhet och kostnadsansvar var för sig utan även deras inbördes beroende av varandra samt den totala samhällsekonomiska effekten vid olika transportalternativ. Målet skulle vara att i överensstämmelse med riksdagens beslut för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till från samhällsekonomisk synpunkt lägsta möjliga kostnader. Hänsyn borde därvid, såsom också förutsatts i samband med nämnda beslut, tagas till sociala, näringspolitiska och lokaliseringpolitiska förhållanden. Även inverkan från trafiksäkerhets-, arbetarskydds- och miljösynpunkter liksom de följdkostnader härav som samhället har att bestrida i annan ordning borde beaktas.

Vad utskottet sålunda anfört gav riksdagen som sin mening Kungl. Maj:t till känna.

Vägplaneutredningen har sedermera lagt fram sitt betänkande Vägplan 1970 (SOU 1969: 56 och 57). Bilskatteutredningen har lagt fram betänkandet Fordonsbeskattningen (SOU 1969: 45), som föranlett beslut vid fjolårets riksdag, samt betänkandet Kilometerbeskattning (SOU 1970: 36). De övriga utredningarna har ännu ej avgivit några slutbetänkanden.

Vid 1970 års riksdag fattades beslut om transportstöd som regionalpolitiskt medel (prop. 84, SU 105, rskr. 271) samt om riktlinjer för

lots- och fyrväsendets organisation och för statliga sjöfartsavgifter (prop. 119, SU 143, rskr. 347).

För att skapa bättre betingelser för en övergripande trafikplanering på det regionala planet har vidare inom kommunikationsdepartementet tillsatts en särskild arbetsgrupp (trafikplaneringsutredningen). Arbetsgruppen skall i en första etapp utarbeta preliminära riktlinjer för en regional planering. I en andra etapp skall dessa riktlinjer läggas till grund för en modell- och försöksplanering inom ett par län. En tredje etapp avses bli att på grundval av en utvärdering av erfarenheterna härifrån utarbeta en mera definitiv modell för regional trafikplanering som kan underlätta planeringsarbetet på regional nivå.

Trafikutskottet vill i detta sammanhang också erinra om den av Kungl. Maj:t framlagda propositionen om nedskrivning av statens järnvägars statskapital, som utskottet tillstyrkt i sitt betänkande nr 5 denna dag. Slutligen må nämnas att med stöd av Kungl. Maj:ts beslut den 14 januari innevarande år särskilda sakkunniga tillsatts för utredning om kollektivtrafiken i tätorter.

Väggkostnadsutredningen

Av väsentlig betydelse för bedömningen av utvecklingen på det trafikpolitiska fältet samt för en riktig avvägning av erforderliga åtgärder torde vara de förslag som kan bli följderna av väggkostnadsutredningens arbete. Denna utredning tillsattes år 1965 och har enligt vad utskottet erfarit nära samarbetat med bilskatteutredningen och verksamt bidragit vid framläggandet av nämnda utrednings förslag. Arbetet inom utredningen med avseende å dess egna arbetsuppgifter har vidare intensifierats. Det oaktat förväntas dess uppdrag — med hänsyn främst till de komplicerade frågor utredningen enligt direktiven har att ta ställning till — inte kunna slutföras ännu på några år. Enligt vad utskottet erfarit har utredningen dock nu till sitt förfogande en rad experter som arbetar inom olika delområden. Åtskilligt material har redan färdigställts inom utredningen och en del har publicerats — belysande bl. a. frågan om trafikolyckorna. Ett arbete berörande trängselproblemen och avgiftssättning på tätortstrafiken är under tryckning. Ytterligare material förväntas bli framlagt inom en nära framtid.

I motionen 1971: 398 har yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anholder att utredningens arbete *forceras* och att utredningen får en tidsplan för fullföljandet av sina uppgifter och erforderliga personella resurser för sitt arbete. Vidare har i motionen 1971: 949 yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer att väggkostnadsutredningen *påskyndas* samt i motionen 1971: 205 att riksdagen be-

slutar att genom särskild skrivelse ge Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts om bl. a. vägtrafikens *kostnadsansvar*.

Utskottet finner för sin del, i överensstämmelse med riksdagens tidigare uttalanden, angeläget att såväl denna utrednings som övriga utredningars arbete på området påskyndas. Då utskottet förutsätter att så också sker synes — med hänsyn jämväl till det anförda — någon särskild framställning i ämnet till Kungl. Maj:t i anledning av motionerna 1971: 398 och 1971: 949 ej påkallad.

Av samma skäl och med beaktande av innehållet i direktiven för nämnda utredning synes ej heller någon särskild framställning till Kungl. Maj:t erforderlig i anledning av yrkandet i motionen 1971:205.

Trafikpolitikens fortsatta utformning och inriktning

I motionerna 1971: 24 och 1971: 398 har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om att en parlamentarisk kommitté får i uppdrag att förcta en *översyn* av trafikpolitiken och framlägga härav föranledda förslag. Enligt motionärerna har nämligen den målsättning som angivits i de trafikpolitiska riktlinjerna och skilda uttalanden från riksdagens sida inte kunnat förverkligas. För att det skall vara möjligt att få en väl fungerande trafikapparat i hela landet krävs sålunda en effektivare planering med en mera medveten samordning mellan olika trafikgrenar. Den kollektiva trafiken måste enligt motionärerna givetvis bygga på kommersiell grund, men företagsekonomiska bedömningar får inte vara avgörande för om sådan trafik skall förekomma eller ej. Målsättningen skall vara att tillgodose näringslivets behov av transporter och de enskilda människornas behov av resmöjligheter. Den konkurrens som är möjlig inom ramen för en trafikpolitik med ökade inslag av planering skall naturligtvis stimuleras, och det anses vidare självklart att trafikförsörjningen skall ske till lägsta möjliga kostnad.

I motionen 1971: 947 har yrkats att riksdagen genom särskild skrivelse ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen uttalats om den *fortsatta trafikpolitiken*. Vidare har i motionen 1971: 944 yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar att en *totalbedömning* görs av trafikpolitiken varvid även trafiksäkerhet, miljövård och människans hälsa på grund av stressen i trafiken tas med i kalkylen samt att vad i övrigt i motionen anförts beaktas vid bedömningen av trafikpolitiken.

Inom trafikutskottet har vid behandlingen av motionerna en ingående prövning skett av de sålunda framförda yrkandena. Utskottet har därvid funnit sig i allt väsentligt kunna ansluta sig till de för 1963 års trafikbeslut grundläggande principerna. Dessa bör sålunda inte frångås. Beträffande *tillämpningen och uppföljandet* av principerna vill utskottet anföra följande.

Syftet med de trafikpolitiska riktlinjerna måste, i enlighet med riksdagens tidigare nämnda uttalanden, vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning i former som även tillgodoser kraven på effektivitet och kostnadsansvar hos trafikföretagen. Planeringen av åtgärderna härför bör ske i nära kontakt med samhällsplaneringen i stort och samordnas med lokaliserings- och regionalpolitiken. Härvid måste också arbetsmarknadspolitiska och allmänt näringspolitiska målsättningar beaktas. Hänsyn måste vidare tas till hälso- och olycksfallsrisker samt risker för miljöskador.

Genomförandet av den eftersträlvade trafikpolitiska ordningen kräver — som också förutsattes vid antagandet av de trafikpolitiska riktlinjerna — ett omfattande utrednings- och utvecklingsarbete. Betydande utredningsinsatser har redan gjorts och även resulterat i ställningstaganden från statsmakternas sida på vägtrafikens, luftfartens och sjöfartens område. Ytterligare utrednings- och utvecklingsinsatser krävs emellertid, och som förut nämnts är flera utredningar sysselsatta med olika problem av trafikpolitisk betydelse. Detta arbete bör enligt utskottets uppfattning intensifieras och även åtgärder i övrigt vidtas i syfte att skapa ett fastare underlag för det trafikpolitiska handlandet.

Med hänsyn till det anförda anser utskottet, att det skulle vara av värde om möjligheter skapades att genom ett lämpligt trafikpolitiskt organ utvärdera och följa upp de trafikpolitiska åtgärderna samt aktivt medverka i en samordning av utredningsarbetet. Utskottet har funnit att den existerande trafikpolitiska delegationen i huvudsak har en sammansättning som lämpar sig för en sådan uppgift. En förutsättning är dock att en utvidgning sker av delegationens mandat, som f. n. är begränsat till en uppföljning av det trafikpolitiska reformprogrammet.

Utskottet anser sålunda att delegationen, med ett utvidgat mandat och även med viss komplettering i fråga om sammansättningen, kan bli det organ som behövs för angivna uppgifter. Mot bakgrund bl. a. av information, som i delegationen lämnas i fråga om trafikutvecklingen i stort och inom de olika trafikgrenarna, skulle således inom delegationen övervägas behovet av ytterligare åtgärder samt utrednings- och utvecklingsinsatser som kan vara motiverade för att åstadkomma en regionalpolitiskt och samhällsekonomiskt riktig anpassning och utveckling av transportapparaten på det sätt som förutsatts vid antagandet av de trafikpolitiska riktlinjerna med de av riksdagen 1969 gjorda preciseringarna. Delegationen som förutsätts bli ett kontinuerligt arbetande och rådgivande organ skall till Kungl. Maj:t avge de förslag, var till dess verksamhet föranleder.

I sitt fortsatta arbete bör delegationen bl. a. följa upp trafikpolitiken med hänsyn till behovet av en effektiv samordning av densamma med

lokaliserings- och regionalpolitiken i syfte att skapa det nödvändiga underlaget för trafikpolitiken.

Trafikförsörjningens omfattning och inriktning bör därvid syfta till en positiv befolknings- och näringslivsutveckling för landets olika delar, vilket i sin tur kräver en väl fungerande trafikapparat.

I anslutning härtill vill utskottet erinra om att den kraftiga koncentration av befolkningen till storstadsregionerna som ägt rum har inneburit att stora krav kommit att ställas på investeringar i väg- och gatunät inom dessa områden. Även om dessa krav i rimlig utsträckning måste tillgodoses får detta emellertid inte medföra att vägupprustningen i andra delar av landet eftersättes.

En förutsättning vid planeringen måste också vara att försörjningen med kollektiv trafik hålles på en tillfredsställande nivå. Stor försiktighet måste därför, som riksdagen tidigare understrukit, iakttagas beträffande järnvägsnedläggelser. Därest nedläggning av viss bandel ändå anses böra komma till stånd skall såvitt möjligt sådan ersättnings trafik ordnas att kravet på en god trafikförsörjning kan tillgodoses.

Den viktiga frågan om ansvaret för uppehållande av sådan olönsam busstrafik som tillkommit i anledning av järnvägsnedläggelse — samt kostnadstäckningen härför — måste också få en tillfredsställande lösning. Slutligen bör spörsmålet om taxepolitikens utformning kunna tas upp till övervägande, varvid även en sådan fråga som samordningen mellan statens järnvägars zontaxor och järnvägarnas och postverkets busslinjetaxor bör uppmärksammas.

Från trafikpolitisk synpunkt är det angeläget att begreppet »tillfredsställande transportförsörjning» närmare konkretiseras och att utifrån ett sådant begrepp samspelet mellan de olika trafikgrenarna närmare övervägs. Detta är den centrala uppgiften för trafikplaneringsutredningen i nära samverkan med den trafikpolitiska delegationen, syftande till att åstadkomma en övergripande regional trafikplanering omfattande landets olika delar.

Vad utskottet i berörda frågor anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

Under hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionen 1971: 73 om att riksdagen skall uttala sig för ett *upphävande* av 1963 års trafikbeslut samt hemställa om skyndsamt utredning jämte utarbetande av förslag till sådana riktlinjer som beaktar sociala, närings- och lokaliseringspolitiska behov, m. m.

Likaledes avstyrker utskottet de i motionerna 1971: 36 och 1971: 501 framförda yrkandena om en *omprövning* av trafikpolitiken.

I motionen 1971: 927 har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t

anhåller att *den kollektiva trafiken prioriteras* i syfte att bl. a. överföra de tunga transportererna från landsväg till järnväg, att överväganden görs att kraftigt nedskrivna i SJ nedlagt kapital samt att den kollektiva trafikens förutsättningar att fullfölja sina sociala och allmänna samhällsuppgifter främjas.

I sitt betänkande nr 5 har utskottet redan tillstyrkt Kungl. Maj:ts förslag om nedskrivning av SJ:s statskapital m. m. Under hänvisning härtill samt till vad utskottet i det föregående anfört finner utskottet de i motionerna framställda yrkandena ej böra föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Vissa frågor rörande nedläggning av järnvägs- och busslinjer

I motionen 1971: 949 har yrkats att intill dess vägkostnadsutredningen och bussbidragsutredningen framlagt sina betänkanden och beslut fattats med anledning av dessa stor restriktivitet iakttas vid nedläggningar av järnvägar och busslinjer. Vidare har yrkats att planeringsråden/länsstyrelserna alltid skall höras och ges tillfälle att yttra sig om nedläggningsfrågor samt att man vid trafikplaneringen i övrigt beaktar vad i motionen anförts.

Såsom senast vid fjolårets riksdag framhölls får nedläggningsfrågor inte bedömas från enbart järnvägsekonomiska synpunkter utan skall avgöras med beaktande jämväl av olika sociala och näringspolitiska aspekter. Vidare erinrades om det förfarande som tillämpas vid behandling av nedläggningsärenden och som bl. a. innebär att vägverket, arbetsmarknadsverket och Näringslivets trafikdelegation deltar i beredningen av ärendena på verksplanet samt att länsstyrelser och kommunala myndigheter m. fl. får tillfälle yttra sig såväl remissvägen som vid olika sammanträden. Härvid diskuteras bl. a. servicefrågor, former för ersättningstrafik samt behov av vägförbättringar och andra åtgärder som kan visa sig nödvändiga.

Riksdagen underströk också den roll länsstyrelserna i samverkan med andra regionala och lokala organ m. fl. naturligen bör ha i samband med bl. a. trafikplaneringen. Med den ändrade organisation av länsstyrelserna som gäller fr. o. m. den 1 juli innevarande år torde f. ö. lekmannainflytandet på denna planering öka.

I vad gäller nedläggning av busslinjer torde också visst samrådsförfarande med berörda kommuner, myndigheter etc. tillämpas — ehuru inte så långtgående som beträffande nedläggning av bandelar. Riksdagen har härvidlag tidigare (jfr SU 1969: 167) erinrat om de möjligheter som föreligger för kommun att positivt medverka vid ordnandet av ersättningstrafik men samtidigt framhållit att det inte kan vara nödvändigt att i varje enskilt fall behandla frågan om nedläggning av busslinje i just de former som tillämpas vid nedläggning av trafiksvaga bandelar.

Under hänvisning till det anförda samt till de uttalanden i övrigt utskottet gjort rörande den kollektiva trafiken finner utskottet någon särskild framställning till Kungl. Maj:t i anledning av förevarande motion ej påkallad och avstyrker därför densamma i berörda delar.

Av samma skäl avstyrker utskottet motionen 1971: 410 att riksdagen måtte beakta vad i motionen anförts angående *nedläggningen av järnvägar*.

I motionen 1971: 913 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att persontrafiken på *bandelarna Nässjö—Nybro* samt *Växjö—Hultsfred* bibehålles i nuvarande omfattning. Vidare har i motionen 1971: 942 hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar att persontrafiken på *järnvägslinjen Nässjö—Nybro* för närvarande och i avvaktan på de närmaste årens transportutveckling inte blir föremål för nedläggning.

I det föregående har erinrats om den praxis som gäller för prövning av frågor om nedläggning av trafiksvaga järnvägslinjer. Utskottet anser för sin del de i motionerna aktualiserade nedläggningarna böra prövas i denna ordning och förutsätter också att så sker. Under hänvisning härtill finner utskottet någon särskild framställning till Kungl. Maj:t i dessa frågor ej erforderlig och avstyrker därför motionerna.

Taxefrågor

I samband med den uppföljning av trafikpolitiken och åtgärderna på det trafikpolitiska området, som av utskottet förutsatts, avses även frågor rörande ersättningstrafik föranledd av järnvägsnedläggningar samt spørsmålet om taxepolitikens utformning kunna tas upp till prövning. Under hänvisning härtill avstyrks yrkandet i motionen 1971: 407 att riksdagen i särskild skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar sig rörande *biljetttaxorna vid samtrafik buss—tåg*.

Ej heller har utskottet funnit sig berett att tillstyrka att riksdagen redan nu beslutar att bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga åtgärder för en sådan *samordning mellan statens järnvägars zontaxa samt järnvägens och postverkets busstaxor, m. m.* som avses i motionen 1971: 1194. Utskottet crinrar dock om vad i det föregående anförts rörande den trafikpolitiska delegationens uppgifter.

I motionen 1971: 922 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att SJ får i uppdrag att bedriva försöksverksamhet med *taxenedsättningar* och i motionen 1971: 261 att SJ får i uppdrag att ordna försöksverksamhet med sänkta taxor och ökad turtäthet *m. m.* på några lämp-

liga bandelar. Vidare har i motionen 1971:937 yrkats att SJ skall ta upp försöksverksamhet med taxenedsättningar inom tåg- och buss-trafiken.

Enligt vad utskottet erfarit pågår inom SJ sedan länge en omfattande försöksverksamhet på taxeorrådet. I anslutning härtill må f. ö. erinras om de under senare år intensifierade ansträngningarna från SJ:s sida att, genom skilda taxeåtgärder och integrerade transporter på såväl varu- som persontransportsidan, öka sin andel av transportmarknaden. Utskottet förutsätter att företaget även framdeles prövar olika vägar i samma syfte samt i möjligaste mån utvidgar denna verksamhet.

Under hänvisning härtill samt till vad utskottet i det föregående i övrigt anfört avstyrker utskottet motionerna i fråga.

Av samma skäl avstyrker utskottet yrkandet i motionen 1971: 207 att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om ett större och mer samlat försök när det gäller *rabatterad personbefordran* och att Kopparbergs län får utgöra försöksområde.

Viss kollektivtrafik m. m.

I anledning av vissa motioner rörande *kollektivtrafik m. m.* får utskottet anföra följande.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 14 januari innevarande år har, som förut nämnts, särskilda sakkunniga tillkallats med uppgift att överväga åtgärder och planeringsformer ägnade att skapa gynnsammare betingelser för kollektivtrafiken i tätorter.

De sakkunniga har enligt direktiven för sitt arbete att överväga de krav som under olika förutsättningar kan ställas på dimensioneringen och utformningen av den kollektiva trafikservicen. De anses därvid böra utgå från förhållandena i några lämpligt utvalda tätorter av olika storlek och struktur. Därigenom skulle vinnas att utredningsarbetet får en konkret inriktning, vilket anses ge garantier för att ifrågakommande planeringsmetoder, åtgärder och trafiklösningar kan omsättas i praktiken såväl i de utvalda orterna som mera allmänt.

Ett grundläggande problem i utredningsarbetet anges vara vilken innebörd som bör ges åt det trafikpolitiska kravet på en tillfredsställande transportförsörjning. Ett sådant krav anses innebära att den lokala trafikservicen över huvud inte får ligga under en viss miniminivå i kvantitativt och kvalitativt hänseende och att den i tillräcklig utsträckning bör utformas med hänsyn till trafiksäkerhets- och miljöaspekter. Planeringen av den lokala trafikförsörjningen är vidare, enligt direktiven, givetvis i första hand en kommunal angelägenhet, och frågan om den trafikstandard som bör eftersträvas måste därför lösas med beaktande av kommunala målsättningar och med hänsyn tagen till de lokala förhållandena i övrigt.

Frågan hur trafiken — inom ramen för en grundläggande målsättning i fråga om den lokala trafikförsörjningen och med beaktande av olika tillväxtfaktorer — skall fördelas på kollektiv och individuell trafik sägs i första hand skola övervägas från samhällsekonomiska utgångspunkter. Av stor vikt vid avvägningen är därvid att trafiksäkerhets- och miljöaspekter tillräckligt beaktas. Hänsyn bör också tas till trafikantkategorier vilka av olika skäl enbart eller i huvudsak är hänvisade till de kollektiva trafikmedlen.

De sakkunniga skall vid sina överväganden av de angivna problemen skaffa sig en uppfattning om de tids-, kostnads- och andra faktorer som påverkar trafikanternas val av olika trafikmedel. I anslutning till de sakkunnigas bedömning av dessa frågor skall även beaktas olika faktorer, som i övrigt kan höja de kollektiva trafikmedlens attraktivitet och därmed påverka trafikanternas val av dem som färdmedel. Som exempel härpå nämns utformningen av bussar och hållplatser och på tidsbesparande arrangemang för avgiftsupptagning.

Övervägandena skall även avse de möjligheter som prissättningen i kollektivtrafiken erbjuder att förverkliga en trafikpolitisk målsättning på det lokala planet. Härvid nämns bl. a. de statsbidrag till tunnelbanor och snabbspårvägar etc som införts inom ramen för väganslagen. Det bör sålunda åvila de sakkunniga att överväga i vad mån förutsättningar finns för att även i andra fall — och också med sikte på mindre och medelstora tätorter — skapa möjligheter för en prioritering inom ramen för anvisade medel mellan mera konventionellt vägbyggande och anordningar som direkt tar sikte på att främja den kollektiva trafiken.

Utredningsarbetet skall bedrivas med den skyndsamhet som problemens kvalificerade art medger. Det konstateras att övervägandena i åtskilliga fall sannolikt i och för sig skulle kunna motivera ett mycket omfattande undersöknings- och utvecklingsarbete. Härvidlag måste emellertid en avvägning ske av insatserna så att kraven på underlag koncentreras till väsentliga frågeställningar. Ambitionsnivån måste därvid anpassas med hänsyn till angelägenheten av att resultatet av utredningsarbetet så snart som möjligt kan omsättas i den kommunala planeringen.

Utskottet finner det tillfredsställande att en utredning för dessa angelägna uppgifter tillsatts. Av stort värde är därvid att i direktiven uttryckligen förklarats att de sakkunniga vid sin bedömning av dimensioneringen och utformningen av den kollektiva trafikservicen bör utgå från förhållandena i några lämpligt utvalda tätorter av olika storlek och struktur. Såsom i direktiven vidare framhållits bör utredningsarbetet bedrivas med den skyndsamhet som problemens kvalificerade art medger. Utskottet förutsätter att utredningen ges härför erforderliga resurser.

Med beaktande av direktivens utformning och innebörd finner ut-

skottet det inte påkallat att — såsom i motionen 1971: 935 yrkats — riksdagen hos Kungl. Maj:t i särskild skrivelse anhåller att utredningen i sitt arbete aktualiserar *det bilfria innerstadsalternativet* med nolltaxa och avgasfri kollektiv trafikförsörjning för de större tätorterna.

Ej heller har utskottet ansett sig kunna tillstyrka yrkandet i motionen 1971: 973 att inom nuvarande anslagsramar för tätorternas trafikinvesteringar en *prioritering av anslagen och långivningen till kollektivtrafiken* bör kunna ske provisoriskt och i avvaktan på utredningsresultatet.

I motionen 1971: 967 har yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uppdrar åt glesbygdsutredningen att verkställa försöksverksamhet med samordnad *kollektiv trafikförsörjning inom ett eller flera avgränsade glesbygdsområden*.

Utskottet vill i anledning härav erinra om den modellplanering som i kommunikationsdepartementets regi utförts avseende lokal trafikservice. I bl. a. ett flertal Norrlandskommuner pågår en försöksverksamhet enligt riktlinjerna i modellplanen. Avsikten är att planeringen och erfarenheterna från försöksverksamheten skall vara vägledande för andra kommuner med liknande trafikförsörjningsproblem. Även om det ekonomiska ansvaret härvidlag i första hand åvilar kommunerna själva, beaktar staten kostnader för sådan trafikservice vid prövning av framställningar om extra skatteutjämningsbidrag.

Utskottet vill i detta sammanhang även erinra om den i det föregående omnämnda arbetsgruppen, som inom kommunikationsdepartementet tillsatts för att skapa bättre betingelser för en övergripande trafikplanering på det regionala planet.

Med hänsyn till det anförda synes någon särskild framställning i ämnet till Kungl. Maj:t ej påkallad. Motionen avstyrks därför.

I motionen 1971: 398 har hemställts att riksdagen begär att Kungl. Maj:t efter utredning lägger fram förslag om bildande av ett *forsknings- och utvecklingsbolag för kollektivtrafikteknik* ägt gemensamt av staten, intresserade kommuner och landsting samt industrier.

Utskottet finner för sin del de av motionärerna aktualiserade frågorna förtjäna att uppmärksammas. I de förut nämnda direktiven för utredningen om kollektivtrafiken i tätorter har även denna fråga något berörts. I fråga om de tekniska betingelserna för kollektivtrafiken bör sålunda enligt dessa de sakkunniga närmast inrikta sig på de kollektiva färdmedel som f. n. används och som under den närmaste tioårsperioden bedöms komma till användning, dvs. främst bussar och i större städer olika spårbundna system. Även modifierade former av dessa trafikmedel — exempelvis efterfrågestyrda bussar — bör beaktas med hänsyn till deras sannolika användning under den ifrågavarande perioden.

Vidare må erinras om det år 1968 efter beslut av statsmakterna (prop. 68, SU 131, rskr. 304) bildade Svenska utvecklings AB. Bolagets uppgift är att utveckla, tillverka och marknadsföra nya produkter, metoder och system, särskilt sådana som tillgodoser angelägna samhällsbehov eller främjar verksamheten inom den statliga sektorn. I propositionen om bolagets tillkomst angavs såsom exempel på sektorer, där samhället hade ett speciellt ansvar och intresse för utvecklingen, såväl allmänna som interna transportsystem och kommunikationsmedel samt främjande av trafiksäkerhet.

I en inom företaget utarbetad promemoria har — med tanke på att problemen rörande kollektivtransporter alltmer kommer i förgrunden och att de kommersiella och samhällsnyttiga vinsterna är svåra att beräkna — bl. a. föreslagits att en stiftelse för utveckling av nya kollektivtransportsystem bildas av staten, kommuner, landsting och privata intressenter. Till denna stiftelse skulle knytas ett institut för forskning om kollektivtrafik samt en avdelning för internationella kontakter.

Det framhålls vidare att frågor som avser utveckling av kommunikationsmedel ligger inom ett av de områden, där bolaget med hänsyn till samhällets intressen bör prioritera insatser. Den nuvarande mycket begränsade ekonomiska ramen för bolaget har emellertid nödvändiggjort ett skärpt urval till ett fåtal områden och till projekt som kan visa lönsamhet på relativt nära sikt.

Från de synpunkter på tekniskt utvecklingsarbete som bolaget har att företräda förklaras en utredning om kollektivtrafikens utformning vara angelägen. Bolaget säger sig för sin del berett att utreda frågan, om medel härför kan ställas till förfogande. En lämplig form skulle därvid vara att en statlig nämnd eller kommitté tjänade som uppdragsgivare, med uppgift dels att efter samråd med bolaget utforma arbetets uppläggning, dels ta ställning till det av bolaget framtagna materialet. Skulle bolaget få ett dylikt uppdrag kommer det att samråda med alla berörda intressenter, såväl olika nämnder inom styrelsen för Teknisk utveckling som kommunala och statliga trafikföretag, företrädare för kommunikationsforskningen m. m.

Ett uppdrag till bolaget av denna art sägs väl ansluta till bolagets arbetsmetodik och möjliggöra ett utnyttjande av de erfarenheter som vunnits genom den liknande uppdragsverksamhet, som bolaget bedrivit i andra sammanhang.

Det är enligt utskottets uppfattning angeläget att en effektiv uppföljning sker av här berörda frågor såväl inom Utvecklingsbolaget som i övrigt. Utskottet anser sig kunna utgå från att Kungl. Maj:t uppmärksamhet följer utvecklingen på området samt vidtar i anledning härav eventuellt erforderliga åtgärder. Under hänvisning härtill synes någon särskild framställning i ämnet till Kungl. Maj:t från riksdagens sida f. n. ej erforderlig.

Med beaktande av vad i det föregående anförts beträffande bl. a. utredningen om kollektivtrafiken i tätorter samt utredningsarbetet i fråga om kollektivtrafiktekniken har utskottet ej heller funnit sig berett att tillstyrka yrkandet i motionen 1971: 932 om utredning rörande utveckling av *urbana transportsystem*.

Trafiknämnderna

I motionen 1971: 139 har framställts yrkande rörande överförande av *trafiknämndernas* uppgifter och verksamhet till de i polisutredningens betänkande Polisen i samhället (SOU 1970: 32) föreslagna polisstyrelserna.

Såsom motionärerna själva framhållit är polisutredningens betänkande f. n. under beredning i Kungl. Maj:ts kansli. Enligt vad utskottet erfarit har vidare en arbetsgrupp med representanter för trafiksäkerhetsverket, rikspolisstyrelsen och Kommunförbundet m. fl. utrett frågan om inrättande av ett särskilt kommunalt förvaltningsorgan för trafiksäkerhet och trafikreglering m. m. Resultatet av utredningsarbetet beräknas föreligga inom kort.

Under hänvisning till det anförda och i avvaktan på resultatet av den fortsatta beredningen är utskottet inte nu berett att ta ställning i frågan. Motionen avstyrks därför.

Utskottet hemställer

att riksdagen

1. avslår motionerna 1971: 398 och 1971: 949 i vad de avser vägkostnadsutredningens arbete,
2. avslår motionen 1971: 205,
3. i anledning av motionerna 1971: 24, 1971: 947, 1971: 944 och 1971: 398, sistnämnda motion såvitt nu är i fråga, samt med avslag å motionerna 1971: 73, 1971: 36 och 1971: 501 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anförut beträffande den fortsatta trafikpolitikens utformning och inriktning m. m.,
4. avslår motionen 1971: 927,
5. avslår motionen 1971: 949 till den del motionen behandlas i detta betänkande och inte berörs under punkten 1,
6. avslår motionen 1971: 410,
7. avslår motionerna 1971: 913 och 1971: 942,
8. avslår motionerna 1971: 407 och 1971: 1194,
9. avslår motionerna 1971: 922, 1971: 261 och 1971: 937, sistnämnda motion till den del motionen behandlas i detta betänkande,
10. avslår motionen 1971: 207 till den del motionen behandlas i detta betänkande,

11. avslår motionen 1971: 935,
12. avslår motionen 1971: 973,
13. avslår motionen 1971: 967,
14. avslår motionen 1971: 398 i vad den avser skrivelse till Kungl. Maj:t om bildande av ett forsknings- och utvecklingsbolag för kollektivtrafikteknik,
15. avslår motionen 1971: 932,
16. avslår motionen 1971: 139.

Stockholm den 28 april 1971

På trafikutskottets vägnar

SVEN GUSTAFSON

Närvarande: herrar Gustafson i Göteborg (fp), Mellqvist (s), Dahlgren (c), Lindahl (s), Lothigius (m), Hjorth (s), Persson i Heden (c), Hugosson (s), Sellgren (fp), Rosqvist (s), Lindberg (s), Håkansson (c), Magnusson i Kristinehamn (vpk), Clarkson (m) och fru Thunvall (s).

Reservationer

1. beträffande *vägstadsutredningen* av herrar Gustafson i Göteborg (fp) och Sellgren (fp) som anser att

dels den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med »Av sentlig» och på s. 8 slutar med »motionen 1971: 205» bort ha följande lydelse:

»Enligt 1963 års beslut skall varje trafikgren bära sina kostnader. För att närmare precisera vägtrafikens kostnadsansvar tillsattes år 1965 vägstadsutredningen.

I motion 1971: 398 har yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att utredningens arbete *forceras* och att utredningen får en tidsplan för fullföljandet av sina uppgifter och erforderliga personella resurser för sitt arbete. Vidare har i motionen 1971: 949 yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer att vägstadsutredningen *påskyndas* samt i motionen 1971: 205 att riksdagen beslutar att genom särskild skrivelse ge Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts om bl. a. vägtrafikens *kostnadsansvar*.

Utskottet finner det beklagligt att utredningen ännu efter mer än fem års arbete inte kunnat redovisa resultatet av sitt arbete. I den offentliga debatten nämnes uppgifter om att en för stor kostnadsbörda lagts på bilismen. Å andra sidan görs gällande att vägtrafikens kostnadsansvar är större än vad som nu erlägges i bil- och bensinskatter. Utredningen har enligt vad utskottet erfarit ännu inte hunnit så långt i sitt arbete att den kan ange kostnaderna ens på 1 000 milj. kr. när.

Vissertligen har vägstadsutredningen under den senaste tiden till-

förts viss förstärkning i fråga om de experter som står till utredningens förfogande. Fortfarande kan den dock ej ange när dess förslag kan föreligga. Utskottet finner det angeläget att dess arbete påskyndas och att en tidsplan anges för fullföljandet av dess uppgifter och hemställer att riksdagen ger Kungl. Maj:t detta till känna.

Genom vad utskottet sålunda anfört synes syftet med yrkandet i motionen 1971: 205 i väsentliga avseenden tillgodosett. Någon särskild framställning till Kungl. Maj:t från riksdagens sida i anledning av nämnda motion torde därför inte vara påkallad.»

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

»1. med bifall till motionerna 1971: 398 och 1971: 949, båda motionerna såvitt nu är i fråga, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört i fråga om påskyndande av vägnadsutredningens arbete och uppgörande av en tidsplan för dess arbete.»

2. beträffande *trafikpolitikens fortsatta utformning och inriktning* av

a. herrar Gustafson i Göteborg (fp) och Sellgren (fp) som anser att *dels* den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med »Inom trafikutskottet» och på s. 10 slutar med »olika delar» bort ha följande lydelse:

»Inom trafikutskottet har vid behandlingen av motionerna en ingående prövning skett av de sålunda framförda yrkandena. Utskottet har därvid funnit sig i allt väsentligt kunna ansluta sig till de för 1963 års trafikbeslut grundläggande principerna.

Sedan år 1963 har emellertid en ny lokaliserings- och regionalpolitik börjat växa fram i vårt land, som syftar till att motverka den kraftiga koncentrationen av arbetsplatser och boende i storstadsregionerna för att i stället skapa en positiv befolknings- och näringslivsutveckling för landets olika delar. Detta förhållande ställer ökade krav på målsättningen i 1963 års beslut att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader. Trafikpolitiken måste inordnas i denna regionalpolitik. Trafiksäkerhets-, arbetarskydds- och miljösynpunkter har också fått ökad tyngd. Detta förhållande återspeglas i den precisering av 1963 års trafikbeslut som riksdagen gjorde i sin skrivelse till Kungl. Maj:t år 1969 och som återgivits på s. 6 i detta betänkande.

Den starka kritik som finns i skilda läger mot den nuvarande trafikpolitiken visar att denna målsättning inte förverkligats. Väginvesteringar har inte gjorts enligt uppgjorda vägplaner. Årets vägnslag ligger avsevärt under det *minimal*alternativ som angivits i Vägplan 70. Indragning av tåg, nedläggning av stationer och bandelar har skett utan att en tillfredsställande ersättningstrafik kunnat ordnas på längre sikt. I fråga om busstrafiken är bristerna särskilt iögonenfallande.

En av huvudprinciperna i 1963 års beslut är att varje trafikgren skall bära sina kostnader. Denna princip är värdefull som en mätare på effektiviteten inom de olika trafikgrenarna. Ett exempel på att den inte kan få vara avgörande för inriktningen av trafikpolitiken är frågan om järnvägsnedläggningarna. Inför en sådan nedläggning gör SJ en företagsekonomisk kalkyl. Metoderna för denna kalkyl har kritiserats och behöver ses över. Det viktiga är emellertid att i en företagsekonomisk kalkyl saknas bl. a. ökade olycksfallsrisker, miljökador, möjligheterna att upphålla tillfredsställande vägnät och transportförsörjning på längre sikt samt allmänna sociala och regionalpolitiska synpunkter. Frågan om järnvägsnedläggningar måste liksom andra trafikpolitiska avgöranden bedömas från en samhällsekonomisk helhetssyn. Besluten om nedläggningar fattas nu av regeringen men någon redovisning för de grunder på vilka beslutet fattas har inte givits.

Mot bakgrunden av de stora brister som föreligger i den nuvarande politiken anser utskottet det vara angeläget att en översyn av trafikpolitiken nu kommer till stånd. Denna bör ske i en parlamentarisk utredning som får till uppgift att göra en översyn i syfte att med utgångspunkt från en samhällsekonomisk och regionalpolitisk helhetsbedömning trygga en tillfredsställande transportförsörjning i landets olika delar. Därvid bör inte bara de skilda trafikgrenarnas lönsamhet och kostnadsansvar var för sig beaktas utan också deras inbördes beroende av varandra samt den totala samhällsekonomiska effekten vid olika transportalternativ. De år 1969 gjorda preciseringarna av det trafikpolitiska beslutet bör läggas till grund för översynen, som bör utgå från en samhällsekonomisk kalkylmetodik varvid nyttan av de olika trafikmedlen vägs mot de samhällsekonomiska kostnaderna.

Redan i samband med tillsättandet av vägkostnadsutredningen meddelade vederbörande departementschef att en parlamentarisk utredning skulle tillsättas sedan vägkostnadsutredningen avslutat sitt arbete. Utskottet, som anser det angeläget att vägkostnadsutredningens arbete forceras, vill hemställa att den nya utredningen redan nu tillsättes och att dess direktiv även innefattar de riktlinjer för en översyn av trafikpolitiken som anges i detta betänkande.

Utredningen skall givetvis inte omfatta alla de olika problem som redan behandlas i befintliga utredningar. Den skall koncentrera sig på att ange inriktningen av trafikpolitiken och ange de ramar inom vilken den bör utvecklas inom den närmaste framtiden. Utredningen bör arbeta i nära samråd med den trafikpolitiska delegationen, som har till uppgift att följa upp genomförandet av det trafikpolitiska programmet. Utredningen bör också successivt tillföras material från vägkostnadsutredningen och andra närliggande utredningar.

Översynen bör ta sikte på att konkretisera begreppet, tillfredsställande transportförsörjning, och att överväga samspelet mellan de olika tra-

fikmedlen liksom de kostnader som skall belasta dessa i den integrerade trafikpolitik som är nödvändig i dagens samhälle. Den bör omfatta ett program för långsiktiga investeringar i trafiksektorn. För att möjliggöra jämförelser mellan investeringar i olika trafikmedel måste riktlinjer för investeringsbedömningen utarbetas. Principen för dessa riktlinjer skall vara att man med hjälp av de härpå baserade investeringskalkylerna skall kunna fördela investeringsmedlen så att medborgarnas nytta maximeras.

Den kraftiga koncentrationen av befolkningen till storstadsregionerna som ägt rum har inneburit stora krav på investeringar i väg- och gatunät inom dessa områden. Utskottet vill emellertid med kraft understryka att detta inte får innebära att vägupprustningen inom andra delar av landet åsidosättes.

En förutsättning vid planeringen måste vara att försörjningen med kollektiv trafik hålles på en tillfredsställande nivå. Stor försiktighet måste därför, som riksdagen understrukt, iaktas beträffande järnvägsnedläggelser. En av de första uppgifterna för utredningen bör vara att precisera de grunder efter vilka sådana beslut skall fattas, i syfte att undvika att nedläggningar äger rum i de fall då en tillfredsställande transportförsörjning på längre sikt inte kan åstadkommas.

Busstrafikens akuta problem bör lösas i samband med att busstrafikutredningen framlägger sitt förslag innevarande år. Det är mycket angeläget att busstrafikens roll i den långsiktiga trafikplaneringen också klarlägges.»

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

»3. med bifall till motionerna 1971: 24 och 1971: 398, sistnämnda motion såvitt nu är i fråga, i anledning av motionerna 1971: 947 och 1971: 944 samt med avslag å motionerna 1971: 73, 1971: 36 och 1971: 501 i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om att en parlamentarisk kommitté får i uppdrag att företa en översyn av trafikpolitiken och framlägga härav föranledda förslag enligt vad utskottet ovan angivit.»

b. av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anser att

dels den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med »Inom trafikutskottet» och på s. 10 slutar med »av trafikpolitiken» bort ha följande lydelse:

»I motionen 1971: 73 utvecklas synpunkter på riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken och hur dessa enligt motionärernas mening bör vara utformade. Motionärerna drar slutsatsen att en genomgripande omprövning av 1963 års trafikbeslut är nödvändig och understryker detta krav i yrkandet om att riksdagen bör uttala sig för ett *upphävande* av omnämnda beslut. Utskottet delar uppfattningen att en översyn eller omprövning inte är tillräcklig enbart vad avser *tillämpningen* av de år

1963 beslutade riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken. Den måste gälla väsentliga delar av riktlinjerna som sådana.

Utgångspunkten måste vara att befolkningens och de olika landsdelarnas försörjning med goda kommunikationer i första hand måste vara en samhällelig angelägenhet. Trafikpolitikens utformning måste vara inriktad på att främja regionalpolitiska målsättningar och strävanden. Den måste vara en organisk del av en verklig riksplanering. Sociala hänsynstaganden vad gäller glesbygdsområden kan då inte uteslutande tillfredsställas genom den s. k. kollektivbiljetten. Dessa hänsyn måste på ett bättre sätt än tidigare prägla de statliga trafikföretagens åtgärder inom respektive trafikområde. Därvid bör bl. a. beaktas att kontinuerlig kontakt kommer till stånd med länsstyrelser och kommuner beträffande trafikförsörjningens problem. Största försiktighet bör iakttagas vid nedläggandet av bandelar, inte minst med tanke på de eventuella lokaliseringpolitiska konsekvenserna. I anslutning härtill bör påtalas det förhållandet att effekten av järnvägsnedläggningar inte har blivit utredda. I de fall bannläggningar inte kan undvikas måste en fullgod ersättningstrafik ordnas. Därvid måste också betonas vikten av att denna ersättningstrafik ges sådant stöd att den berörda befolkningen inte efter viss tid helt ställs utan tillgång till kollektiva trafikmedel.

Huvudmoment i 1963 års trafikpolitik har ansetts vara att skapa ett 'mera konkurrensfrämjande system på transportmarknaden' samt 'konkurrens på lika villkor'. Dessa bärande principer i 1963 års beslut har emellertid inte genomförts. Medan järnvägstrafiken fått arbeta under trycket av ett starkt lönsamhetskrav har detta uppenbarligen icke varit fallet med bilismen, särskilt inte den tunga lastbilstrafiken. Vid bedömningen av bilismens kostnader måste då också hänsyn tas till sådana andrahandseffekter som trafikolyckor och därmed sammanhängande kostnader, trafikövervakning, väg- och stadsplanering o. d. samt miljöförstöring. Riktlinjernas utformning för den tredje reformetappen, vilka innebär fritt fram för lastbils- och traktortågtrafiken, som helt skulle bli befriad från behovsprövning, räknar emellertid inte med konsekvenserna ur vare sig trafiksäkerhets- eller miljösynpunkter. Utskottet anser det i stället vara nödvändigt att i ökad grad *styra* utvecklingen över från landsvägs- till järnvägstrafik, vars kapacitet bör utnyttjas i långt högre grad. Detta är också ur samhällsekonomisk synpunkt av stort intresse.

Vad gäller SJ:s taxepolitik har den som riktpunkt haft full kostnadstäckning och lönsamhet. Härvid har förbisetts de sociala följderna samt effekterna i fråga om minskat utnyttjande av SJ:s tjänster, vilket i sin tur skapat behov av nya taxestegringar. Vid varje tillfälle då taxehöjningar ägt rum, som t. o. m. skett två gånger under loppet av ett år, har 1963 års trafikbeslut åberopats.

Mot denna bakgrund ter sig enligt utskottets mening kravet på ett

upphävande av nämnda riktlinjer för den statliga trafikpolitiken som en trängande nödvändighet. Utskottet finner för sin del troligt att en omarbetning av dessa riktlinjer på så sätt att de statliga trafikföretagen ges större möjligheter att ta hänsyn till sociala, närings- och lokaliseringspolitiska förhållanden skall kunna bedrivas med skyndsamhet och inom rimlig tid föreläggas riksdagen. Det utredningsarbete som av statsmakterna igångsatts på trafikpolitikens område och även gett vissa resultat bör kunna underlätta utredningens arbete. Utskottet vill även ge uttryck för den uppfattningen att personer verksamma på trafikpolitikens område liksom representanter för fackliga organisationer, borde ingå i en sådan utredning. Utskottet tillstyrker sålunda återopade yrkande i motionen 1971: 73.

Genom utskottets sålunda intagna ståndpunkt synes även vissa av yrkandena i övriga motioner, som behandlas i detta betänkande, kunna tillgodoses.”

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

»3. med bifall till motionen 1971: 73 och i anledning av motionerna 1971: 24, 1971: 36, 1971: 501, 1971: 947, 1971: 944 och 1971: 398, sistnämnda motion såvitt nu är i fråga, måtte besluta att upphäva 1963 års trafikbeslut, samt i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en skyndsamt utredning och förslag om nya riktlinjer för den statliga trafikpolitiken i enlighet med vad utskottet anført.»

3. beträffande *taxefrågor* av herrar Gustafson i Göteborg (fp) och Sellgren (fp) som anser att

dels den del av utskottets yttrande på s. 12 som börjar med »I samband» och slutar med »delegationens uppgifter» bort ha följande lydelse:

»I motionerna 1971: 407 och 1971: 1194 har berörts de ökade kostnader som uppstår för resenärerna på grund av att det som regel inte finnes någon genomgående taxeberekening för resor med av statliga företag ägda buss- och järnvägslinjer. Särskilt stötande är det att nedläggning av persontrafik på järnväg kan medföra en ökad biljettkostnad för en resa som tidigare hela vägen kunnat företas med järnväg men nu måste ske med en kombination av buss och tåg. Utskottet finner det angeläget att hela frågan om samordning mellan statens järnvägars zontaxa samt järnvägens och postverkets busstaxor blir föremål för prövning. Som ett första steg bör sådan samordning ske på sträckor där järnvägstrafiken nedlagts. Självfallet bör också största möjliga samordning av tidtabellerna ske i syfte att undvika långa väntetider. Utskottet hemställer att detta uttalande i skrivelse bringas till Kungl. Maj:ts kännedom.»

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

»8. i anledning av motionerna 1971: 407 och 1971: 1194 i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om utredning och förslag beträffande genomgående taxebereknig för av staten ägda järnvägs- och busslinjer.»

4. beträffande bildande av ett *forsknings- och utvecklingsbolag för kollektivtrafikteknik* av herrar Gustafson i Göteborg (fp) och Sellgren (fp) som anser att

dels den del av utskottets yttrande på s. 16 som börjar med »Det är» och slutar med »ej erforderlig» bort ha följande lydelse:

»Det av motionärerna föreslagna utvecklingsbolaget skulle i första hand ta upp tre projekt, nämligen 1) snabbtåg för SJ och 2) spårtaxi-system för de större städernas centrala delar samt 3) korthållsflygplan för trafikförsörjning av inre Norrland och andra glesbygdsområden.

Forsknings- och utvecklingsarbete i fråga om snabbtåg och spårtaxi förekommer nu inom olika organ, men detta arbete försvåras av brist på resurser. I fråga om korthållsflygplan torde det f. n. inte förekomma något mera omfattande utredningsarbete. Ett korthållsflygplan av måttlig storlek torde vara det enda transportmedel som med nu känd teknik har förutsättningar att ge avlägsna glesbygdsområden en transportservice med den snabbhet som krävs i framtiden. Tillgång till ett sådant och en väl organiserad matartrafik med detta till kuststäderna och till Stockholm skulle underlätta lokalisering av industri till Norrlands inland. Det är också en förutsättning för en turistindustri i större skala. Ett sådant flygplan bör rymma ca 20 personer och ha extremt små krav på landningsbanans längd. Visst förberedande arbete har enligt uppgift utförts på liknande projekt inom svensk industri och det bör kunna läggas till grund för det fortsatta arbetet. De tre projekt som här skisserats har det gemensamt att de fyller stora samhällseliga behov, att dessa behov inte överlappar varandra, att de har många tekniska delproblem gemensamma och därför i viss mån kan stötta varandra i utvecklingskedet och att de är av sådan storlek att endast samhället kan tänkas ha intresse och resurser att uppträda som beställare av det erforderliga forsknings- och utvecklingsarbetet.

För att undvika dubbelarbete och samtidigt ge detta viktiga forskningsarbete ökade resurser anser utskottet att Kungl. Maj:t borde ta initiativet till startandet av ett utvecklingsbolag med stat, intresserade kommuner och industrier som ägare.»

dels att utskottets hemställan under 14 bort ha följande lydelse:

»14. med bifall till motionen 1971: 398, såvitt nu är i fråga, i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer att Kungl. Maj:t tar initiativet till bildande av ett forsknings- och utvecklingsbolag för kollektivtrafikteknik, ägt gemensamt av staten, intresserade kommuner och industrier»,