

Trafikutskottets betänkande**1978/79:18****med anledning av propositionen 1978/79:99 om en ny trafikpolitik
jämte motioner m. m.**

I föreliggande betänkande behandlar utskottet de i budgetpropositionen aviserade och i propositionen 1978/79:99 framlagda förslagen om en ny trafikpolitik jämte anslagsberäkningar. Vidare behandlas de i nedanstående förteckning upptagna motioner i trafikpolitiska frågor m. m. som framlagts under den allmänna motionstiden samt de med anledning av den sistnämnda propositionen väckta motionerna.

I propositionen 1978/79:100 beräknade anslag

I propositionen 1978/79:100 bilaga 9 (kommunikationsdepartementet) har regeringen, i avvaktan på proposition i ämnet, föreslagit riksdagen att för budgetåret 1979/80 anvisa

1. till Transportnämnden ett förslagsanslag av 3 200 000 kr., därav tre fjärdedelar att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten E 1, s. 117–120)
2. till Bidrag till statens väg- och trafikinstitut ett reservationsanslag av 18 518 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten E 8, s. 127),
3. till Statens väg- och trafikinstitut: Utrustning ett reservationsanslag av 1 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten E 9, s. 127–128),
4. till Fraktbidragsnämnden ett förslagsanslag av 825 000 kr. (punkten E 13, s. 130–131),
5. till Transportforskningsdelegationen ett reservationsanslag av 9 859 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten E 16, s. 134–137),
6. till Bussbidragsnämnden ett förslagsanslag av 1 145 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen (punkten E 17, s. 137–138),
7. till Järnvägar m. m. ett investeringsanslag av 761 700 000 kr. (s. 206–216).

Propositionen 1978/79:99**Hemställan**

I propositionen 1978/79:99 har regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen

dels att anta förslagen till

1. lag om ändring i byggnadsstadgan (1959:612),
2. lag om handikappanpassad kollektivtrafik,
3. lag om hamninvesteringar,

dels att

4. godkänna de i propositionen förordade allmänna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken,

5. godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för den statliga avgiftspolitikens på trafikområdet samt godkänna att avskrivningar, statskapital och förräntningskrav får sättas ned för statens järnvägar i enlighet med de i propositionen förordade riktlinjerna,

6. godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för det framtida järnvägsnätet,

7. godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för statliga bidrag i samband med nedläggning av järnvägstrafik,

8. godkänna de i propositionen förordade principerna för ersättning till olönsam järnvägstrafik,

9. godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för statsbidrag till cykelvägar,

10. godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för anpassning av den kollektiva trafiken till handikappades behov m. m.,

11. godkänna att en särskild nämnd med de uppgifter för försök med riksfärdtjänst som i propositionen angetts inrättas den 1 juli 1979,

12. godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för energihushållning inom transportsektorn,

13. godkänna de riktlinjer för tillhandahållande av texttelefon åt döva, dövblinda och talskadade som har angetts i det föregående,

14. godkänna att en central trafikmyndighet (transportrådet) med uppgifter och organisation enligt de riktlinjer som förordats i propositionen inrättas den 1 januari 1980,

15. godkänna att transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden upphör när transportrådet har inrättats,

16. bemyndiga regeringen att för chefen för transportrådet inrätta en ordinarie tjänst med beteckningen Cp,

17. bemyndiga regeringen att vidta de åtgärder som behövs för genomförande av förslagen enligt punkt 14–16,

18. till Transportrådet för budgetåret 1979/80 anvisa ett förslagsanslag av 3 387 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

19. till Transportnämnden för budgetåret 1979/80 – med ändring av vad

som föreslagits i prop. 1978/79:100 bil. 9 – anvisa ett förslagsanslag av 1 620 000 kr., därav tre fjärdedelar att avräknas mot automobilskattemedlen,

20. till Fraktbidragsnämnden för budgetåret 1979/80 – med ändring av vad som föreslagits i prop. 1978/79:100 bil. 9 – anvisa ett förslagsanslag av 413 000 kr.,

21. till Bussbidragsnämnden för budgetåret 1979/80 – med ändring av vad som föreslagits i prop. 1978/79:100 bil. 9 – anvisa ett förslagsanslag av 573 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

22. till Bidrag till statens väg- och trafikinstitut, utöver vad som föreslagits i prop. 1978/79:100 bil. 9, för budgetåret 1979/80 anvisa ett reservationsanslag av 2 600 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

23. till Statens väg- och trafikinstitut: Utrustning, utöver vad som föreslagits i prop. 1978/79:100 bil. 9, för budgetåret 1979/80 anvisa ett reservationsanslag av 399 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

24. till Transportforskningsdelegationen, utöver vad som föreslagits i prop. 1978/79:100 bil. 9, för budgetåret 1979/80 anvisa ett reservationsanslag av 4 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

25. till Kostnader för försök med riksfärdtjänst för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 20 000 000 kr.,

26. statens järnvägar inom ramen 15 000 000 kr. får träffa hyresköpsavtal med EUROFIMA,

27. till Järnvägar m. m. för budgetåret 1979/80 anvisa ett investeringsanslag av 870 700 000 kr.,

28. bemyndiga regeringen att vid statens järnvägar inrätta en ordinarie tjänst med beteckningen Cp.

Slutligen bereds riksdagen tillfälle att ta del av vad som i propositionen har anförts om den framtida vägpolitiken, om den övergripande planeringen på trafikområdet, om prövning av fortsatt järnvägstrafik och om entledigandet av den trafikpolitiska delegationen.

Propositionens huvudsakliga innehåll

En ny trafikpolitik bör ersätta 1963 års trafikpolitiska beslut. En samhälls-ekonomisk grundsyn föreslås bli vägledande för det framtida handlandet på det trafikpolitiska området.

Målet för trafikpolitiken bör vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Det konkreta innehållet i begreppet tillfredsställande trafikförsörjning föreslås bli fastlagt genom politiska beslut på olika nivåer. I det samhällsekonomiska synsättet ligger att trafikpolitiken skall utformas så att den bidrar till att resurserna utnyttjas effektivt i samhället som

helhet och därmed till att uppfylla mål inom olika samhällssektorer. I detta ligger också att resurserna inom trafiksektorn skall utnyttjas så effektivt som möjligt.

I propositionen föreslås att det trafikgrensvisa kostnadsansvaret enligt 1963 års riktlinjer slopas för väg- och järnvägstrafiken och att de rörliga trafikantavgifterna bättre skall anpassas till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Som en följd härav föreslås att järnvägstrafiken avlastas kapitalkostnader för bannätet motsvarande ca 215 milj. kr. per år. Härigenom skapas utrymme för taxe- och rabattåtgärder som syftar till en från samhällsekonomisk synpunkt bättre trafikfördelning och ett effektivare utnyttjande av järnvägssystemet. Rabattförsök av den typ som SJ föreslagit kan därmed genomföras.

När det gäller persontrafiken på järnväg föreslås att en stor del av det olönsamma trafiksvaga bannätet förs samman med affärsbanenätet till ett riksnät på vilket persontrafiken skall bibehållas. För att få till stånd en nödvändig upprustning av de trafiksvaga banorna i detta riksnät ges SJ i uppdrag att utarbeta ett långsiktigt investeringsprogram. I fråga om persontrafiken på de mest trafiksvaga bandelarna föreslås att landsvägsalternativ undersöks. I anslutning härtill förutsätts att en ny handläggningsordning kommer att tillämpas. Ett nytt särskilt statsbidrag för ersättningstrafik föreslås vidare utgå till berörda länshuvudmän.

SJ:s investeringsram för budgetåret 1979/80 föreslås bli utökad med ca 100 milj. kr. Härigenom kan SJ höja järnvägens kapacitet och ytterligare förbättra säkerheten.

I propositionen aviseras en utbyggnad av den övergripande och långsiktiga planeringen på olika nivåer inom trafiksektorn. I anslutning härtill föreslås en breddning och fördjupning av den regionala trafikplaneringen och vissa andra åtgärder för att underlätta de sektorsövergripande avvägningar som måste göras på central nivå.

När det gäller hamnväsendet föreslås ett nytt planeringssystem som skall handhas av sjöfartsverket. För vissa hamninvesteringar föreslås att sjöfartsverket efter anmälan från hamnägaren skall avge utlåtande om investeringens lämplighet. Ett särskilt samarbetsorgan för hamnfrågor föreslås bli knutet till sjöfartsverket.

Förslag läggs vidare fram om inriktningen av den framtida väghållningen, varvid särskilt vägtrafikens säkerhets-, tillgänglighets- och miljöaspekter behandlas. I anslutning härtill föreslås att särskilda anläggningar för cykeltrafik kan bli statsbidragsberättigade.

En successiv handikappanpassning av samtliga färdmedel och terminaler föreslås. För utökad forskning och utveckling föreslås att särskilda medel skall anvisas. Handikappanpassningen av kollektivtrafiken föreslås vidare föreskrivas i en särskild lag. En ny transporttjänst för vissa gravt handikappade, benämnd riksfärdtjänst, föreslås bli inrättad på försök. Försöksverksamheten kostar 20 milj. kr. per år. En central myndighet ges i uppgift att

planera, initiera och följa upp handikappanpassningen samt att svara för en samordnande normgivning. Dessutom föreslås att texttelefoner för bl. a. döva skall tillhandahållas av televerket utan att den handikappade behöver betala särskild engångsavgift.

Förslag läggs vidare fram om energibesparande åtgärder inom transportsektorn. Förslagen syftar till en besparing av 4–5 TWh i förhållande till en prognos för år 1990.

På forsknings- och utvecklingsområdet föreslås särskilda insatser när det gäller den kollektiva trafiken och på handikappområdet. Totalt föreslås 5 milj. kr. för ändamålet. Vidare föreslås att transportforskningsdelegationens verksamhet och organisation ses över. Förslag som syftar till att förbättra ekonomin vid statens väg- och trafikinstitut läggs fram.

I propositionen föreslås att transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden slås samman till en myndighet, benämnd transportrådet. Förutom de arbetsuppgifter som f. n. åvilar de tre myndigheterna föreslås transportrådet även handha vissa andra frågor, bl. a. inom handikappområdet.

Lagförslagen

De vid propositionen fogade lagförslagen har följande lydelse.

Förslag till

1. Lag om ändring i byggnadsstadgan (1959:612)

Härigenom föreskrivs att 66 och 82 a §§ byggnadsstadgan (1959:612)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

66 §²

Med avseende å byggnad som tillhör kronan äger den myndighet, vilken har att pröva ritningarna till byggnaden, medgiva avvikelser från bestämmelserna i denna stadga och med stöd därav meddelade föreskrifter. Detsamma gäller tomt till sådan byggnad, som nu sagts, samt skyltar, stängsel och andra anordningar å byggnaden eller tomten.

Första stycket gäller inte 82 a § och med stöd därav meddelade föreskrifter.

Innan byggnad påbörjas för kronans eller landstings räkning, skall anmälan om företaget i god tid göras hos byggnadsnämnden. Anmälan skall vara åtföljd av situationsplan som i 55 § 1 mom. sägs samt av ritningar och beskrivningar i den omfattning som erfordras för att bedöma företagets lämplighet. Finner nämnden att byggnaden ej motsvarar skäligen anspråk på sundhet, säkerhet mot brandfara, hållfasthet, prydlighet eller hänsyn till stads- eller landskapsbilden, eller är anledning till erinran i fråga om byggnadens ändamål, läge eller inverkan å grannes rätt, må nämnden inom tre veckor efter handlingarnas mottagande hos vederbörlig förvaltning begära, att frågan underställes regeringens prövning; och må i så fall byggnaden ej uppföras, innan regeringen givit lov därtill.

Byggnadsnämnden skall underrätta yrkesinspektionen om anmälan som avser arbetslokal eller personalrum.

Finner nämnden vid besiktning eller eljest att fastställda ritningar ej följas eller eljest att gällande föreskrifter åsidosättas, äger nämnden göra anmälan därom hos den myndighet, som är ansvarig för arbetets utförande, eller, där nämnden så finner nödigt, hos regeringen.

Där fråga är om befästning eller annan anläggning av hemlig natur, äger länsstyrelsen förordna, att situationsplan, ritningar och beskrivningar icke skola tillställas nämnden samt att utstakning av byggnad och besiktning av företaget genom nämnden icke skall äga rum. Länsstyrelsen har att på lämpligt sätt lämna nämnden meddelande om företaget.

¹ Stadgan omtryckt 1972:776.

² Senaste lydelse 1974:945.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*82 a §³

Till byggnad som har uppförts före den 1 juli 1977 eller för vilken byggnadslov har beviljats före nämnda dag skola höra sådana i 46 § andra stycket 5 avsedda anordningar som enligt den 1 april 1978 gällande normer skäligen kunna fordras för att åstadkomma godtagbara arbetsförhållanden för dem som hämta avfall från byggnaden.

Bestämmelserna i 44 § 7 mom. om portar och liknande anordningar skola tillämpas i fråga om byggnad som har uppförts före den 1 juli 1974 eller för vilken byggnadslov har sökts före nämnda dag.

Bestämmelsen i 42 a § första stycket om handikappanpassning skall tillämpas även i fråga om byggnad, som har uppförts före den 1 juli 1977 eller för vilken byggnadslov har beviljats före nämnda dag, om det i byggnaden finns utrymme för resande i sådan kollektivtrafik som avses i lagen (1979:000) om handikappanpassad kollektivtrafik. Därvid skall tillses att sådant utrymme anordnas så att det uppfyller skäliga anspråk på handikappanpassning. Regeringen eller myndighet som regeringen utser föreskriver vid vilken tidpunkt anpassningen skall vara slutförd.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1980.

2. Lag om handikappanpassad kollektivtrafik

Härigenom föreskrivs följande

1 § Denna lag gäller handikappanpassning av kollektivtrafik. Med kollektivtrafik avses i lagen sådan trafik för personbefordran som tillhandahålls allmänheten mot ersättning och som bedrivs enligt turlista eller som taxitrafik.

2 § Den som har tillsyn över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik skall se till att trafiken anpassas med hänsyn till handikappade. Därvid skall följande iakttas.

När kollektivtrafik planeras och genomförs skall handikappades särskilda

³ Senaste lydelse 1977:1177.

behov beaktas så långt det är möjligt.

De färdmedel som används skall så långt det är möjligt vara lämpade för handikappade resenärer.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser utfärdar de ytterligare föreskrifter som behövs för att åtgärderna skall kunna genomföras.

4 § I byggnadsstadgan (1959:612) finns bestämmelser om byggnad med utrymme för resande i kollektivtrafik.

Denna lag träder i kraft, såvitt avser 1–3 §§, den 1 januari 1980 och i övrigt den 1 juli 1980.

3. Lag om hamninvesteringar

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Denna lag gäller investeringar som görs för att anlägga en ny hamn, bygga om eller bygga ut en befintlig anläggning inom en hamn med därtill anslutande områden i vatten eller på land eller för att inrätta eller ändra en anordning för hamnverksamhet.

2 § Om kostnaden för en planerad investering överstiger ett belopp som regeringen bestämmer, får investeringen inte göras förrän den har anmälts hos regeringen eller den myndighet som regeringen utser och regeringen eller myndigheten har avgett utlåtande om dess lämplighet från samhällelig synpunkt.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får utfärda närmare föreskrifter om anmälningsskyldigheten och om skyldighet i övrigt att lämna information om planerade hamninvesteringar. Regeringen eller myndigheten får också föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från kraven på anmälan och utlåtande.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1980.

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

Under den allmänna motionstiden väckta motioner

I motionen 1978/79:273 av Rune Johnsson i Mölndal m. fl. (c) föreslås att riksdagen hemställer hos regeringen om att änkepensionärer eller andra änkor utan annan egen pensionsförmån i berörda åldersgrupper erhåller samma möjlighet till s. k. pensionärsrabatt som kommer övriga pensionärer till del.	60	26
I motionen 1978/79:274 av Rune Johnsson i Mölndal m. fl. (c) föreslås att riksdagen hemställer hos regeringen om att bemanningen vid Lysekils och Nordkosters lotsplatser bibehålls i oförändrad utsträckning så att den synnerligen viktiga utkiksfunktionen kan behållas även i fortsättningen vid dessa lotsplatser.	114–115	71
I motionen 1978/79:275 av Marianne Karlsson (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär utredning och förslag syftande till att änkor som uppnått 60 års ålder ges rätt att utnyttja SJ:s pensionärsrabatt.	60	26
I motionen 1978/79:276 av Bertil Måbrink m. fl. (vpk) hemställs att riksdagen uttalar att rörelsehindrade, för vilka det kan underlätta tillgängligheten, bör beredas möjlighet att resa 1 klass med tåg till samma kostnad som 2 klass.	102	58
I motionen 1978/79:277 av Ulla Tillander (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att en utredning tillsätts för att undersöka och framlägga förslag om båt- och färjetrafiken över södra Öresund, dels i ett kortare, dels i ett längre tidsperspektiv.	137	90 a
I motionen 1978/79:278 av Ulla Tillander m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär utredning angående möjligheterna att snarast utvidga statsbidragsbestämmelserna till att även omfatta sådan fast anläggning som erfordras för elektrisk bussdrift.	88–89	51 a
I motionen 1978/79:279 av Rune Torwald m. fl. (c) hemställs att riksdagen för budgetåret 1979/80 måtte av bilskattemedel anvisa 50 milj. kr. såsom statsbidrag till kommunerna för utbyggnad av cykelvägnäten inom ramen för Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator.	80–81	45
I motionen 1978/79:323 av Lennart Andersson (s) yrkas att riksdagen beslutar att hemställa hos regeringen om åtgärder för att projektera en genomgripande ombyggnad och upprustning av järnvägsstationen Södertälje Södra.	66	33
I motionen 1978/79:324 av Nils Berndtson m. fl. (vpk) föreslås att riksdagen hos regeringen begär förslag rörande en upprustning av järnvägsstationerna i enlighet med vad som anförts i motionen.	67	34

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

I motionen 1978/79:326 av Margit Odelsparr och Martin Olsson (båda c) hemställs att riksdagen som sin mening uttalar att änkor, som uppnått 60 års ålder, alternativt uppburit hustrutillägg, skall ges möjlighet till pensionärsrabatt på statens järnvägar.	60	26
I motionen 1978/79:372 av Stig Alftin m. fl. (s) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om samordning mellan statliga verk.	37	4
I motionen 1978/79:375 av Märta Fredrikson m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär förslag som ger handikappad med rabattkort rätt att på resan åtföljas av person som medhjälpare, vilken erhåller biljett på samma villkor som den handikappade.	102	59
I motionen 1978/79:378 av Gudrun Sundström m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att åtgärder vidtas för att i högre utsträckning hålla väntsalar öppna för resenärer.	61	28
I motionen 1978/79:453 av Arne Andersson i Gamleby m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller att sådana åtgärder vidtas att länsstyrelserna ges reella möjligheter att vid flerårsplanarbetet för länsvägar genomföra en prioritering i vad avser såväl vägobjekt som standard på vägbyggnader.	78	43 a
I motionen 1978/79:455 av Gunnar Björk i Gävle m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller att SJ får i uppdrag att utreda möjligheten att införa årskort på andra klass järnväg.	60	27 b
I motionen 1978/79:458 av Ove Karlsson m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär en utredning om möjligheterna att utnyttja Dalälven som sjötransportled från Siljan till Bottenhavet.	112–113	67
I motionen 1978/79:460 av Elvy Nilsson m. fl. (s) hemställs att riksdagen måtte hos regeringen anhålla att en utredning tillsätts med uppgift att utreda förutsättningarna för ett statligt övertagande av NKLJ-banan i Värmland.	52–53	21
I motionen 1978/79:526 av Kerstin Andersson i Hjärtum och Kerstin Göthberg (båda c) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att rörelsehindrade bör få utnyttja förstaklassvagnarna på järnväg utan extra tillägg.	102	58

Behandlas i
utskottets
ytr. s. hemst. p.

I motionen 1978/79:529 av Kurt Hugosson m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar att i skrivelse till regeringen begära att tilläggsdirektiv utfärdas till taxiutredningen i enlighet med vad som anförts i föreliggande motion samt att motionen överlämnas till utredningen för beaktande. 137–138 92

I motionen 1978/79:530 av Gunnel Jonäng m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär en översyn av möjligheterna att tillföra SJ-verkstäderna i Bollnäs nya arbetsobjekt för att åstadkomma en positiv utveckling. 67–68 36

I motionen 1978/79:531 av Marianne Karlsson (c) hemställs att riksdagen beslutar att hos regeringen anhålla om åtgärder, som möjliggör en upprustning av den s. k. Hästholmenbanan mellan Mjölby och Ödeshög. 51–52 17 c

I motionen 1978/79:534 av Johan Olsson m. fl. (c) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om upprustning av buss- och järnvägstrafiken för att möjliggöra ökat resande med de kollektiva trafikmedlen. 59–60 25 b

I motionen 1978/79:535 av Knut Wachtmeister och Rune Rydén (båda m) hemställs att riksdagen hos regeringen begär en utvidgning av direktiven till utredningen om taxinäringen i enlighet med vad som i motionen anförts. 137–138 93

I motionen 1978/79:536 av Håkan Winberg (m) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att en upprustning av järnvägslinjen Forsmo–Höting skall komma till stånd. 51–52 14 a

I motionen 1978/79:568 av Roland Sundgren m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller att åtgärder vidtas så att statens järnvägar planerar och investerar för allt snabbare tågförbindelser i Mälardalen och därmed stimulerar till en mer balanserad utveckling inom denna region. 68–69 38

I motionen 1978/79:635 av Tore Claeson (vpk) föreslås att riksdagen uttalar att en omfattande upprustning och ombyggnad av Södertälje Södra järnvägsstation snarast bör komma till stånd och hemställer hos regeringen om förslag härom. 66 33

I motionen 1978/79:636 av Georg Danell (m) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om åtgärder för att dels öka antalet resmål i gällande charterbestämmelser, dels tillåta s. k. weekendtrafik för charter på de europeiska huvudstäderna. 141–142 99

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

I motionen 1978/79:638 av Åke Gustavsson m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar att hos regeringen begära snara förslag om upprustning av i motionen nämnda säkerhetsmässigt eftersatta järnvägsbanor.	65–66	31 a
I motionen 1978/79:639 av Rolf Hagel och Alf Lövenborg (båda apk) föreslås att riksdagen hos regeringen anholder att den trafikpolitiska utredningen får i uppdrag att snabbutreda frågan om en 50-procentig taxesänkning av SJ:s personbefordran och liknande justeringar för godstrafiken.	61	27 d
I motionen 1978/79:645 av Sven Mellqvist m. fl. (s) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–5), att riksdagen beslutar		
1. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om åtgärder på bred front mot olycksrisker för oskyddade trafikanter,	81–83	47
2. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om trafiksäkerhetsinformationens inriktning,	81–83	47
3. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om körkortsutbildningen,	81–83	47
4. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om särskilda åtgärder för mopedisters trafiksäkerhet,	81–83	47
5. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om trafiksäkerhetsforskningens inriktning.	81–83	47
I motionen 1978/79:742 av Stig Alftin (s) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om SJ:s verksamhet i Bollnäs.	67–68	36
I motionen 1978/79:743 av Anders Björck (m) hemställs att riksdagen i skrivelse till regeringen som sin mening ger till känna vad som i motionen anförts angående användningen av de nya motorvagnarna.	69	39
I motionen 1978/79:744 av Bertil Dahlén (fp) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående borttagande av den s. k. snittaxan.	59	25 a
I motionen 1978/79:745 av Eric Hägelmark (fp) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om samordning av åtgärder mot bilismen.	38	6

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

I motionen 1978/79:747 av Tore Nilsson (m) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående transport av cykel och annat gods på tåg.

61 29

I motionen 1978/79:941 av Gösta Andersson m. fl. (c, m, fp) hemställs att riksdagen beslutar

1. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen angående behovet av en ökad turtäthet för persontrafiken på järnvägsnätet i Kalmar län,

51-52 20 a

2. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen angående underhållet och upprustningen av järnvägsnätet i Kalmar län för att öka reshastigheten och säkerheten.

51-52 20 a

3. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen angående behovet av att bibehålla nuvarande personella service vid Högsby station,

51-52 20 a

4. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen angående behovet av att SJ:s nya rälsbussar sätts i trafik i Kalmar län.

51-52 20 a

I motionen 1978/79:945 av Rolf Dahlberg och Rolf Clarkson (båda m) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunikationsradio på SJ:s lok.

68 37

I motionen 1978/79:947 av Bertil Fiskesjö m. fl. (c) hemställs att riksdagen beslutar uttala att regeringens överläggningar med den danska regeringen om fasta förbindelser över Öresund skall inriktas på en överenskommelse om en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör.

137 90 b

I motionen 1978/79:951 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1-2, 3 a-d, 3 f-m), att riksdagen

1. hos regeringen anhåller om förslag till ändring av statsbidragsbestämmelserna så att de även omfattar fast anläggning för elektrisk bussdrift,

88-89 51 b

2. hos regeringen anhåller om förslag till lag så att möjligheter ges för kommun att begränsa biltrafiken i storstädernas inre delar,

89-90 53 a

3. hos regeringen ger till känna vad som anförts i motionen angående:

a) att vägplaneringens organisation skall bygga på länsdemokratiska principer,

78 43 b

b) en ökad samordning mellan statens järnvägar och andra trafikgrenar,

37 4

c) statens järnvägars framtida utveckling,

48, 57-58 8, 23

d) olönsamma bandelar,

65-66 31 a

f) glesbygdstrafiken,

106-108 60 a

g) tätortstrafikens miljöproblem,

89-90 53 b

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

h) åtgärder för att förstärka kollektivtrafikens roll i tätortstrafiken,	86-88	49
i) kollektivtrafikens ställning som planeringsfaktor i byggnadslagstiftningen,	89	52 a
j) ökad säkerhet och trygghet i trafiken särskilt för utsatta grupper,	81-83	47
k) Öresundsförbindelserna,	137	90 c
l) sjöfarten,	111	66
m) civila luftfarten.	108	62

I motionen 1978/79:955 av Gunnel Jonäng m. fl. (c) hemställs

1. att riksdagen uttalar sig för en bibehållen decentralisering av hamnväsendet till förmån för de mindre och medelstora hamnkommunerna,	113-114	70
2. att riksdagen uttalar att någon försämring av lotsningsservicen ej får ske utan att lotsstationerna i Hölick och Ljusne bibehålls,	113-114	70
3. att riksdagen hos regeringen begär att någon omorganisation av hamnväsendet, sjöfartsverket och lotsväsendet ej kommer till stånd på grundval av nu föreliggande utredningsmaterial,	113-114	70
4. att riksdagen hos regeringen begär en parlamentarisk utredning om det svenska hamnväsendet, sjöfartsverkets organisation samt en kommunalisering av lotsväsendet.	113-114	70

I motionen 1978/79:956 av Gunnel Jonäng m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för bättre tågförbindelser och moderna vagnar på sträckan Gävle-Ockelbo-Bollnäs-Ljusdal.

I motionen 1978/79:957 av Marianne Karlsson (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär skyndsam översyn av de förbud och begränsningar som omgärdar charterflyget och hindrar ett fritt utbud av resmål.

I motionen 1978/79:961 av Elvy Nilsson m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär utredning av SJ:s möjligheter att införa s. k. lågprislinje även då det gäller godstransporter.

I motionen 1978/79:962 av Tore Nilsson m. fl. (m) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om snabb utredning beträffande ostkustbanans om- och utbyggnad och anslutning norrut.

I motionen 1978/79:963 av Ivar Nordberg m. fl. (s) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om byggandet av ett dubbelspår mellan Älvsjö och Flemingsberg.

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

I motionen 1978/79:964 av Joakim Ollén m. fl. (m) hemställs att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändringar i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. så att beställningstrafiktillstånd blir tillräckligt för turisttrafikresor.	139	95
I motionen 1978/79:965 av Gunnar Olsson m. fl. (s) hemställs att riksdagen som sin mening uttalar sig för att änkor som uppnått 60 år, alternativt som uppburit hustrutillägg, skall ges möjlighet att få pensionärsrabatt på statens järnvägar.	60	26
I motionen 1978/79:968 av Roland Sundgren m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen anholder om en utredning om de svenska kanalernas framtid.	113	68 a
I motionen 1978/79:969 av Ivan Svanström m. fl. (c) hemställs att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna att statens järnvägar i samråd med Svenska kommunförbundet och Riksförbundet för hembygdsvård, riksantikvarieämbetet och i de enskilda fallen berörd kommun bör eftersträva bevarande av så många kulturhistoriskt värdefulla stationshus och andra järnvägsbyggnader som möjligt.	67	35
I motionen 1978/79:970 av Oswald Söderqvist och Tore Claeson (båda vpk) föreslås att riksdagen hos regeringen hemställer om en utredning om utbyggnad av sjöfartslederna till Uppsala och Enköping.	113	69
I motionen 1978/79:971 av Ulla Tillander (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär utredning och förslag angående upprustning av västkustbanan mellan Malmö och Göteborg.	51-52	19 a
I motionen 1978/79:973 av Håkan Winberg och Margaretha af Ugglas (båda m) hemställs att riksdagen hos regeringen begär utredning och förslag så att möjligheter skapas att köpa avståndsrelaterade genomgående biljetter för resor som sker med olika trafikmedel.	59	25 a
I motionen 1978/79:1396 av Elis Andersson (c) hemställs att riksdagen hos regeringen anholder om förslag angående ändrade statsbidragsbestämmelser, så att om- och nybyggnad av spårtrafikanläggningar för allmän trafik även utan krav på planskilda korsningar och egen banvall blir bidragsberättigade, liksom ombyggnad av tunnelbanor, under förutsättning att de är av väsentlig betydelse för kollektiv persontrafik av lokal karaktär.	86-88	49

I motionen 1978/79:1398 av Gösta Bohman m. fl. (m) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1, 2, 5 och 7), att riksdagen

- | | | |
|--|-------|------|
| 1. uttalar, att trafikpolitiken i största möjliga utsträckning skall styras av fri konkurrens och prisbildning under beaktande av regionalpolitiska förutsättningar samt miljö- och trafiksäkerhetskrav, | 36 | 3 a |
| 2. uttalar att primärkommunerna bör ges ett direkt inflytande över väganslagen när det gäller mindre projekt, | 78 | 43 c |
| 5. anhåller att regeringen uppdrar åt luftfartsverket att utarbeta nya luftfartsavgifter i syfte att stimulera lågprispolitik och passagerartillskott inom inrikesflyget, | 109 | 63 |
| 7. uttalar att väganslagen på ett neutralt sätt skall kunna användas för bidrag till byggande av kollektiva trafikanläggningar. | 86–88 | 49 |

I motionen 1978/79:1402 av Arne Fransson och Gösta Andersson (båda c) hemställs

- | | | |
|---|----|------|
| 1. att riksdagen beslutar att den regionala vägplaneringen snarast överförs till de folkvalda landstingen enligt de synpunkter som framförts i motionen, | 78 | 43 d |
| 2. att riksdagen beslutar att de fasta beredningsgrupperna för vägplaneringen på länsnivå endast skall vara inrättade till den tidpunkt då de folkvalda landstingen övertar vägplaneringen, | 78 | 43 d |
| 3. att riksdagen beslutar att revideringsintervallen i samband med att de folkvalda landstingen övertar vägplaneringen blir vart tredje år. | 78 | 43 d |

I motionen 1978/79:1405 av Kerstin Göthberg och Kerstin Andersson i Hjärtum (båda c) hemställs att riksdagen beslutar att hos regeringen anhålla om att statens järnvägar får i uppdrag att utarbeta en plan för de i motionen påtalade underhållsbehoven.

I motionen 1978/79:1407 av Karl Hallgren m. fl. (vpk) föreslås att riksdagen med instämmande i motionen syfte hos regeringen hemställer att regeringen låter skyndsamt utreda frågan om möjligheterna till en ökad satsning på upprustning av kanaler och övriga inre vattenvägar samt vissa insjö- och kusthamnar i syfte att kraftigt öka sjöfartens andel av godstransporterna.	113	68 b
--	-----	------

I motionen 1978/79:1411 av Sune Johansson m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om en utredning av linjebilstrafiken.	138–139	91
---	---------	----

I motionen 1978/79:1412 av Sven Johansson och Arne Magnusson (båda c) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om sådan ändring i SJ:s författningar (SJF 850 p. 32:2 samt SJF 851 artikel 13 om SJ:s busslinjer) att studerande äger rätt att lösa även enkelbiljett i 2 klass med 50 % rabatt.	60	27 a
---	----	------

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

I motionen 1978/79:1413 av Sven Lindberg m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar att hos regeringen anhålla om att åtgärder omgående vidtas som snarast leder till en ombyggnad av flygplatsen i Östersund.	108	65 a
I motionen 1978/79:1414 av Sven Mellqvist m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar att rationaliseringsåtgärder från sjöfartsverkets sida som kan medföra strukturförändringar av betydelse inom svenskt hamnväsende ej får ske utan riksdagens prövning.	113–114	70
I motionen 1978/79:1417 av Kjell Nilsson och Bengt Fagerlund (båda s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att länsflygplatsen Växjö-Kronoberg överförs till statlig primärflygplats.	108	65 b
I motionen 1978/79:1418 av Yngve Nyquist m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär en utredning om behovet och konstruktionen av ett stöd, grundat på i motionen angivna skäl, för att täcka Linjeflyg AB:s driftunderskott på de s. k. sekundärlinjerna.	109	64
I motionen 1978/79:1424 av Rolf Rämgård m. fl. (c) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande utbyggnaden av järnvägen samt att projektet Dala kanal utvärderas från miljösynpunkt och samhällsekonomisk synpunkt.	51–52 112–113	15 a 67
I motionen 1978/79:1425 av Sten Svensson m. fl. (m, s, c, fp) hemställs att riksdagen beslutar att hos regeringen anhålla om att frågan om elektrifiering av bredspårslinjen Gårdsjö-Håkantorp tas upp till övervägande inom pågående trafikpolitisk beredning eller av en annan särskild utredning.	51–52	17 d
I motionen 1978/79:1426 av Lars-Ingvar Sörenson m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller att i nästa budgetarbete inplaneras upprustning		
a) av västkustbanan, främst med avseende på utbyggnaden av nödvändiga förlängningar av mötesspår på de mellanliggande stationerna,	51–52	19 b
b) av Bohusbanan, främst i den uppföljande sträckningen Uddeval-la-Smedberg, så att SJ:s möjligheter att i berörd region ytterligare hävda och utveckla sin ställning på transportmarknaden främjas.	51–52	19 b
I motionen 1978/79:1427 av Lars Werner m. fl. (vpk) föreslås		
1. att riksdagen beslutar anvisa 50 000 000 kr. för fortsatt upprustning av inlandsbanan, varav 10 000 000 kr. beräknas för påbörjande av upprustning av sidolinjen Forsmo-Höting,	65–66 66	31 a 32
2. att riksdagen hos regeringen hemställer om att i samband med budgeten 1980/81 förelägga riksdagen en konkret tidsplan för upprustning av inlandsbanan med sidolinjer.	65–66 66	31 a 32

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

I motionen 1978/79:1616 av Georg Danell m. fl. (m) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandet 2), att riksdagen uttalar att vägenslagen på ett neutralt sätt skall kunna användas för bidrag till byggande av kollektivtrafikanläggningar.

86–88 49

I motionen 1978/79:1641 av Lars Werner m. fl. (vpk) föreslås att riksdagen beslutar

1. att hos regeringen hemställa om åtgärder för en förbättrad kollektivtrafik – såväl statlig som kommunal – av sådan omfattning att 10 000 ytterligare tjänster inrättas,

38 5

2. att hos regeringen hemställa om utarbetande av ett program för att förnya trafiksystemen, förbättra och bygga ut kollektivtrafik och inrikes sjöfart.

37 3 a

I motionen 1978/79:1939 av Nils Berndtson och Eva Hjelmström (båda vpk) föreslås att riksdagen hos regeringen anholder att åtgärder vidtas för att överföra NKLJ i statlig ägo och inordna företaget i det övriga järnvägsnätet.

52–53 21

I motionen 1978/79:1941 av Pär Granstedt m. fl. (c) föreslås att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag i samband med den aviserade trafikpolitiska propositionen som möjliggör för kommuner att avgiftsbelägga bilism i innerstadsområden.

89–90 53 c

I motionen 1978/79:1942 av Eric Hägelmark och Esse Petersson (båda fp) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att SJ:s kommunikationstabell förtydligas.

61 30

I motionen 1978/79:1943 av Börje Hörnlund m. fl. (c) yrkas att riksdagen hemställer att regeringen förelägger riksdagen ett förslag som möjliggör ett förverkligande av de synpunkter som redovisats kort i motionen om användning av Gunnarns militära flygfält för charterflyg.

108 65 c

I motionen 1978/79:1947 av Arne Magnusson m. fl. (c) hemställs att riksdagen beslutar hos regeringen anholder att som pilotprojekt för upprustning av järnvägslinjer väljs upprustning av järnvägslinjen Halmstad–Nässjö i enlighet med vad i motionen anförts.

51–52 19 c

I motionen 1978/79:1948 av Bertil Måbrink m. fl. (vpk) föreslås att riksdagen hos regeringen hemställer

1. att en parlamentarisk utredning tillsätts med uppgift att framlägga förslag om den framtida hamn- och lotsorganisationen, varvid sysselsättnings- och miljöaspekter samt sjösäkerhetsaspekter skall beaktas och målsättningen vara att bevara och utveckla samtliga hamnar,

113–114 70

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

2. att den planerade koncentrationen av hamnar och lotsstationer stoppas i avvaktan på den föreslagna parlamentariska utredningens förslag samt riksdagens ställningstagande. 113–114 70

I motionen 1978/79:1960 av Marianne Ståhlberg m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen anholder att en översyn av SJ:s bestämmelser om åldersgräns för barnbiljetter i syfte att höja denna från nuvarande 12 år till 16 år åter initieras. 60–61 27 c

I motionen 1978/79:1961 av Karl-Erik Svartberg m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar uttala att bemanningen på Lysekils och Nordkosters lotsplatser bibehålls i nuvarande omfattning. 114–115 71

I motionen 1978/79:2133 av Lars Werner m. fl. (vpk) föreslås, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 2),

1. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag på grundval av HAKO-utredningen (SOU 1975:68) att snarast föreläggas riksdagen, 102 55 a

2. att riksdagen uttalar att detta förslag bör innehålla dels förslag om åtgärder som omedelbart kan företas, dels ett femårsprogram för handikappanpassning av kollektivtrafiken. 102 55 a

Motioner väckta med anledning av propositionen 1978/79:99

I motionen 1978/79:2219 av Rolf Hagel och Alf Lövenborg (båda apk) föreslås att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om järnvägsnedläggningar eller begränsningar av persontrafiken på vissa bandelar. 50 9 b
51–52 13 a
70–71 40 c

I motionen 1978/79:2226 av Ove Karlsson m. fl. (s) hemställs

1. att riksdagen beslutar uttala sig för att Västerdalsbanan Malung-Repbäcken hänförs till de trafiksvaga bandelar som sammanförs med affärsbanenätet till ett riksnät, på vilket persontrafiken skall bibehållas inom det tidsperspektiv som nu kan överblickas, 51–52 15 b

2. att riksdagen uttalar sig för att även bandelen Mora-Sveg får behållas i framtiden, 51–52 15 b

3. att riksdagen i enlighet med vad som i motionen anförts uttalar sig för att den s. k. snittaxan försvinner. 59 25 a

I motionen 1978/79:2227 av Iris Mårtensson m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att bandelen Ljusdal–Hudiksvall upptas i kategori som kräver ytterligare utredning innan ställningstagande görs. 51–52 14 b

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

I motionen 1978/79:2228 av Ivan Svanström (c) föreslås att riksdagen vid behandling av propositionen om en ny trafikpolitik uttalar

- | | | |
|--|-------|------|
| 1. att järnvägslinjen Västervik-Bjärka Säby (Linköping) hänförs till riksnätet, | 51-52 | 20 b |
| 2. att bandelen Västervik-Hultsfred-Växjö eventuellt breddas och i varje fall upprustas samt undantas från kommande nedlägningsprövning. | 51-52 | 20 b |

I motionen 1978/79:2246 av Gösta Bohman m. fl. (m) hemställs att riksdagen

- | | | |
|--|---------|------|
| 1. beslutar att den i propositionen föreslagna avlastningen av SJ:s fasta kostnader omprövas efter en treårsperiod, | 36 | 3 a |
| 2. godkänner vad i motionen anförts om bibehållande och upprustning av inlandsbanan, | 65-66 | 31 a |
| 3. beslutar att någon omprövning av bidraget till ersättningstrafik för nedlagd järnvägstrafik ej skall ske efter fem år, | 50 | 10 |
| 4. som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder på kort och lång sikt för att möjliggöra ett ökat vägbyggande och därmed uppnå väsentliga trafiksäkerhetsmål, | 78-80 | 44 |
| 5. som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande kollektivtrafik och persontrafik i tätort, | 86-88 | 49 |
| 6. hos regeringen anholder om utredning angående transportforskning i enlighet med vad i motionen anförts. | 130-131 | 77 |

I motionen 1978/79:2259 av Nils Hörberg (fp) hemställs att riksdagen

- | | | |
|--|---------|----|
| 1. bifaller propositionen, | 124-125 | 73 |
| 2. hos regeringen begär kompletterande utredningar och förslag till ytterligare energibesparande åtgärder inom transportsektorn enligt de tankegångar som redovisats i motionen. | 124-125 | 73 |

I motionen 1978/79:2260 av Nils Hörberg (fp) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att en förutsättningslös utredning tillsätts om den långsiktiga, principiella inriktningen av svensk transportpolitik.

37 3 a

I motionen 1978/79:2310 av Sven-Erik Nordin (c) hemställs

- | | | |
|--|-------|------|
| 1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att persontrafiken bör behållas på Forsmo-Hotingsbanan, | 51-52 | 14 a |
| 2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om omedelbar upprustning av bansträckan Forsmo-Hotings. | 51-52 | 14 a |

I motionen 1978/79:2311 av Hans Nyhage m. fl. (m) hemställs att riksdagen uttalar att nedläggning av bandelarna Falköping-Landeryd, (Borås) Gånghester-Ulricehamn och Borås-Varberg ej får komma till stånd förrän

51-52 18 c

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

överenskommelse träffats med berörda kommuner rörande ersättningsfrågorna.

I motionen 1978/79:2312 av Kalevi Wernebrink (c) hemställs att riksdagen med anledning av propositionen 1978/79:99 beslutar

- | | | |
|---|----|------|
| 1. att nuvarande minimibestämmelser för intagning till statligt bidrag ändras till att endast utgöra riktpunkter, | 81 | 46 a |
| 2. att gällande minimibredd vid förstärkning och ombyggnad fastställs till 4 meter, | 81 | 46 a |
| 3. att 100 % statsbidrag utgår till förnyad lantmåteriförrättning beroende på väsentliga förändringar av brukande och tillkommande fastigheter. | 81 | 46 a |

I motionen 1978/79:2353 av Gösta Andersson m. fl. (c, s, m) hemställs

- | | | |
|--|-------|------|
| 1. att riksdagen beslutar att järnvägstrafiken på banan Nässjö-Nybro hänförs till riksnätet på vilket persontrafiken skall bibehållas, | 51-52 | 20 f |
| 2. att riksdagen som sin mening uttalar att de nya motorvagnar som SJ planerar att sätta i trafik snarast sätts in på bandelen Nässjö-Nybro för att stimulera till en ökad persontrafik. | 51-52 | 20 f |

I motionen 1978/79:2354 av Bertil Jonasson m. fl. (c) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om ett bevarande av persontrafiken på järnvägslinjerna Arvika-Bengtsfors, Lesjöfors-Filipstad-Daglösen samt Nykroppa-Kristinehamn.

I motionen 1978/79:2355 av Sture Korpås och Kerstin Göthberg (båda c) hemställs att riksdagen som sin åsikt uttalar, att bandelen Enköping-Uppsala bör föras till affärsbanenätet, på vilket persontrafik skall bibehållas.

I motionen 1978/79:2356 av Elvy Nilsson m. fl. (s) hemställs

- | | | |
|--|-------|-----|
| 1. att riksdagen avvisar förslaget till indelning av det trafiksvaga bannätet, | 49-50 | 9 b |
| 2. att riksdagen uttalar sig för att de regionala länshuvudmännen förutse sättningslöst får pröva utformningen av det framtida järnvägsnätets indelning. | 49-50 | 9 b |

I motionen 1978/79:2374 av Arne Andersson i Gamleby m. fl. (s) hemställs att riksdagen i anslutning till ställningstagandet till propositionen 1978/79:99 uttalar att bandelen Västervik-Bjärka Säby hänförs till riksbanelnätet.

I motionen 1978/79:2375 av Arne Andersson i Gamleby m. fl. (s) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av bandelarna Jenny-Hultsfred, Hultsfred-Växjö och Nässjö-Nybro.

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

I motionen 1978/79:2376 av Anders Björck och Erik Hovhammar (båda m) hemställs att riksdagen beslutar att bandelen Nässjö–Nybro sammanförs med affärsbanenätet till det riksnät på vilket persontrafiken skall bibehållas inom överskådlig framtid.

51–52 20 f

I motionen 1978/79:2377 av Karl Boo m. fl. (c) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna

1. att inlandsbanan upprustas och förstärks och i sin helhet kommer att ingå i riksbanenätet,

51–52 15 c

2. att järnvägssträckan Borlänge–Sälen upprustas och byggs ut och att den skall finnas kvar i riksbanenätet,

51–52 15 c

3. i övrigt vad i motionen anförs.

59 25 a

I motionen 1978/79:2378 av Olle Eriksson och Kerstin Andersson i Hjärtum (båda c) hemställs att riksdagen avvisar förslaget att nedläggningspröva persontrafiken på bandelen Mellerud–Bengtsfors–Arvika.

51–52 16 b

I motionen 1978/79:2379 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) hemställs att riksdagen beslutar

1. att anta förslaget till lag om hamninvesteringar med komplettering i enlighet med vad som anförs i motionen,

109–111 60 b

2. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförs i motionen angående avskrivningar, statskapital och förräntningar för statens järnvägar,

36–37 3 a

3. att med avslag på propositionens yrkande 5 som sin mening ge regeringen till känna vad som anförs i motionen beträffande riktlinjerna för den statliga avgiftspolitiken på trafikområdet,

36–37 3 a

4. att med avslag på propositionens yrkande 6 som sin mening ge regeringen till känna vad som anförs i motionen beträffande riktlinjerna för det framtida järnvägsnätet,

48–49 8, 9 a
57–58 23

5. att med avslag på propositionens yrkande 7 som sin mening ge regeringen till känna vad som anförs i motionen beträffande principerna för ersättning till olönsam järnvägstrafik,

48–50 8, 10

6. att under budgetåret 1979/80 reservera ytterligare minst 10 milj. kr. inom ramen för reservationsanslaget för byggande av kommunala vägar av 350 milj. kr. för byggande av cykelbanor,

80–81 45

7. att med avslag på vad som anförs i propositionen beträffande statsbidragsregler för kollektivtrafik ge regeringen till känna vad som anförs i motionen beträffande statsbidragsregler för kollektivtrafik,

86–88 49

8. att med avslag på vad som anförs i propositionen beträffande lagliga möjligheter för kommun att styra och begränsa tätortstrafik ge regeringen till känna vad som anförs i motionen beträffande lagliga möjligheter för

48 8
89–90 53 d

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

kommun att styra och begränsa tätortstrafiken,

9. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförs i motionen angående riktlinjer för anpassning av den kollektiva trafiken till handikappades behov, 102 55 b

10. att med avslag på vad som anförs i propositionen beträffande regional trafikplanering ge regeringen till känna vad som anförs i motionen beträffande länsdemokratisk förankring i den regionala trafikplaneringen, 106-108 60 a

11. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförs i motionen beträffande riktlinjer för energihushållning inom transportsektorn, 125 74

12. att godkänna att en central trafikmyndighet (transportrådet) inrättas den 1 januari 1980 samt att ge regeringen till känna vad i motionen anförs beträffande uppgifter, organisation och lokalisering, 135 83 b

13. att bemyndiga regeringen att i övrigt vidta de åtgärder som behövs för genomförande av förslagen under yrkandena 14-17 i propositionen med beaktande av vad som anförs i motionen, 135 83 c

14. att till Järnvägar m. m. för budgetåret 1979/80 anvisa ett med 25 milj. kr. förhöjt investeringsanslag av 895 700 000 kr., 66 32

15. att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförs i motionen beträffande

a) ett parlamentariskt organ med uppgift att stimulera samarbetet mellan de statliga trafikföretagen, 37 4

b) samordning av taxorna för olika kollektiva färdmedel, 59 25 a

c) länshuvudmännens ersättning till SJ vid utnyttjande av tåg för lokal och regional trafik, 51 11

d) riktlinjer för taxis roll i kollektivtrafiken, 137-138 94

e) den framtida vägpolitiken och de ekonomiska insatserna på detta område, 78-80 44

f) åtgärder för att i inre stödområdet åstadkomma förhållandevis lägre bilkostnader. 38 7

I motionen 1978/79:2380 av Anne-Marie Gustafsson m. fl. (c) hemställs att riksdagen avvisar förslaget att nedlägningspröva persontrafiken på bandelarna Falköping-Landeryd och Karlsborg-Skövde. 51-52 18 b

I motionen 1978/79:2381 av Lars-Ove Hagberg (vpk) föreslås

1. att riksdagen uttalar att bandelen Malung-Borlänge garanteras fortsatt trafik och hemställer hos regeringen om förslag till medel för upprustning av bandelen, 51-52 15 d

2. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till återupprustning av bandelen Malung-norra Dalarna, 51-52 15 d

3. att riksdagen uttalar att ingen persontrafik får inskränkas på nuvarande delar av inlandsbanan och hos regeringen hemställer om förslag för 51-52 15 d

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

återupprustning av inlandsbanan vad gäller delen Mora-Kristinehamn.

I motionen 1978/79:2382 av Eva Hjelmström och Nils Berndtson (båda vpk) föreslås att riksdagen hos regeringen hemställer

1. att bandelen Lesjöfors-Kristinehamn tillförsäkras fortsatt persontrafik, 51-52 16 c

2. att bandelen upprustas och ny vagnmateriel (motorvagnar) sätts in för att få till stånd en bättre persontrafikstandard. 51-52 16 c

I motionen 1978/79:2383 av Margot Håkansson (fp) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att persontrafiken upprätthålls på bandelen Älmhult-Sölvesborg. 51-52 19 c

I motionen 1978/79:2384 av Bertil Johansson m. fl. (c) hemställs att riksdagen beslutar uttala sig för förnyad prövning om fortsatt persontrafik på bandelen Älmhult-Sölvesborg. 51-52 19 c

I motionen 1978/79:2385 av Bertil Johansson m. fl. (c, s) hemställs att riksdagen beslutar avslå propositionen 1978/79:99 i den del som berör prövning om fortsatt persontrafik av bandelarna Växjö-Hultsfred och Nässjö-Nybro. 51-52 20 c

I motionen 1978/79:2386 av Erik Johansson i Simrishamn m. fl. (s) hemställs att riksdagen vid sin behandling av frågan om den framtida utformningen av riksbanenätet beaktar vad i motionen anförts beträffande bandelen Ystad-Tomelilla-Simrishamn. 51-52 19 d

I motionen 1978/79:2387 av Rune Jonsson i Husum m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts angående anläggande av industrispår mellan Örnköldsvik och Husum. 69-70 40 a

I motionen 1978/79:2388 av Gösta Karlsson och Tage Sundkvist (båda c) hemställs att riksdagen vid behandlingen av propositionen 1978/79:99 uttalar att persontrafiken på bandelen Strängnäs-Åkers styckebruk skall bibehållas. 51-52 17 b

I motionen 1978/79:2389 av Wiggo Komstedt (m) hemställs att riksdagen

1. uttalar att den aviserade utredningen om samordning av taxorna skyndsamt tillsätts, 59 25 a

2. bemyndigar regeringen att anpassa statsbidraget till busstrafiken så att de negativa effekterna elimineras i enlighet med vad i motionen anförts. 59 25 a

	Behandlas i utskottets yttr. s. hemst. p.	
I motionen 1978/79:2390 av Wiggo Komstedt m. fl. (m) hemställs att riksdagen begär att regeringen i 1980/81 års budgetproposition framlägger en plan för ombyggnad av de mest trafikfarliga vägsträckorna i det svenska vägnätet.	78-80	44
I motionen 1978/79:2391 av Thorsten Larsson m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär utredning och förslag om vidgade möjligheter till ersättning för intrång i rörelse och minskat fastighetsvärde i samband med vägbyggnad.	81	46 b
I motionen 1978/79:2392 av Kjell Mattsson m. fl. (c) hemställs att riksdagen beslutar att bandelen Lysekil-Smedberg förs till gruppen "riksnät på vilket persontrafik skall bibehållas".	51-52	18 a
I motionen 1978/79:2393 av Kerstin Nilsson och Frida Berglund (båda s) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att vid den fortsatta prövningen av järnvägsnätet skall beaktas vad som anförts i motionen om bandelarna Boden-Haparanda, Karungi-Övertorneå.	51-52	13 b
I motionen 1978/79:2394 av Lennart Nilsson m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna att persontrafiken på bandelen Lysekil-Smedberg (Munkedal) ytterligare utreds inom ramen för den fortsatta trafikplaneringen.	51-52	18 a
I motionen 1978/79:2396 av Johan Olsson m. fl. (c) hemställs att riksdagen beslutar		
1. att bandelen Ljusdal-Hudiksvall hänförs till det bestående riksnätet,	51-52	14 b
2. att bandelen Ljusdal-Hudiksvall ingår i en plan för upprustning de närmaste åren, varvid medel för sysselsättningsskapande åtgärder bör kunna användas.	51-52	14 b
I motionen 1978/79:2397 av Olof Palme m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar		
1. godkänna de riktlinjer för trafikpolitiken som förordats i motionen,	36	3 a
2. avslå regeringens förslag till lag om hamninvesteringar,	109-111	60 b
3. till regeringen återförvisa propositionens avsnitt 7 Vissa planerings- och investeringsfrågor med begäran att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till riktlinjer,	106-108	60 a
4. begära att regeringen vid redovisningen av förnyat förslag om den regionala trafikplaneringen beaktar vad som anförts i motionen,	106-108	60 a
5. begära att regeringen vid redovisningen av förnyat förslag om hamnplaneringen beaktar vad som anförts i motionen,	109-111	60 b
6. begär att regeringen vid redovisningen av förnyat förslag om bebyggelseplaneringen beaktar vad som anförts i motionen om komplettering av	89	52 b

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

byggnadslagstiftningen så att kollektivtrafiken uttryckligen anges som en planeringsfaktor.

- | | | |
|---|-------------|------------|
| 7. avslå vad regeringen föreslagit under avsnitt 4.2 Det framtida järnvägsnätet, | 49 | 9 a |
| 8. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om det framtida järnvägsnätets utformning, | 48 | 8 |
| 9. fastställa ett riksnät på vilket persontrafik skall bibehållas i enlighet med vad som angivits i motionen, | 49 | 9 a |
| 10. avvisa förslaget i propositionen att det statliga bidraget till alternativtrafik skall kunna upphöra efter en femårsperiod, | 50 | 10 |
| 11. som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om riktlinjer för hur ersättningen till SJ skall regleras när kommuner och landsting begär tjänster av SJ. | 51 | 11 |
| 12. som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om statsbidragets utformning om huvudmännen ersätter järnvägen med ett landsvägsalternativ. | 50 | 10 |
| 13. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om taxo- och rabattåtgärder på järnvägsområdet, | 57-58
59 | 23
25 a |
| 14. som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om upprättande av en investeringsplan för järnvägen, | 65-66 | 31 b |
| 15. som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om en utredning om samarbetet mellan de inom SJ-koncernen ingående företagen, | 59 | 24 |
| 16. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om de framtida förutsättningarna för spårbunden gods- och persontrafik som berör Storstockholmsregionen. | 65-66 | 31 b |
| 17. till Järnvägar m. m. för budgetåret 1979/80 anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 75 000 000 kr. förhöjt investeringsanslag av 945 700 000 kr., | 66 | 32 |
| 18. till regeringen återförvisa propositionens avsnitt 5.1 Vägpolitiken med begäran att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till riktlinjer, | 78-80 | 44 |
| 19. begära att regeringen vid redovisningen av förnyat förslag till vägpolitik beaktar vad som i motionen anförts om mål och riktlinjer för vägpolitiken, | 78-80 | 44 |
| 20. som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om statsbidrag till cykelvägar, | 80-81 | 45 |
| 21. som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om åtgärder på bred front mot olycksrisker för oskyddade trafikanter, | 81-83 | 47 |
| 22. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om regler för arbets- och vilotid, | 140-141 | 97 |

	Behandlas i utskottets ytt. s. hemst. p.	
23. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om en skärpt övervakning av den yrkesmässiga lastbilstrafiken,	141	98
24. avslå vad regeringen föreslagit under avsnitt 6.2 Kollektivtrafik i tätort,	86-88	49
25. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om genomförande av kollektivtrafikutredningens förslag,	86-88	49
26. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om inriktningen av utredningsarbetet avseende bidragsgivning till kommunala allmänna vägar och gator,	86-88	49
27. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om statsbidrag till skolresor,	142	100
28. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunal huvudmans företrädesrätt till beställningstrafiktillstånd,	139-140	96
29. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om taxirörelsen,	137-138	94
30. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunernas rätt att använda gatumark för parkering,	90	54
31. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om en särskild kollektivtrafikberedning,	88	50
32. som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om en utredning om statsbidrag till fasta investeringar för eldrivna bussar,	88-89	51 c
33. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om att förbättra bilarnas bränsleekonomi,	125	75
34. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om skatt på eldrivna bussar,	125	76
35. hos regeringen anhålla att regeringen upprättar ett särskilt utvecklingsbolag i enlighet med vad som anförts i motionen,	131-132	78
36. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om utbildningen för tekniker och administratörer på trafikområdet,	132	79
37. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om en forskningsberedning.	130-131	77
I motionen 1978/79:2398 av Torsten Stridsman och Filip Johansson (båda c) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om ett bevarande av persontrafiken på järnvägslinjen Övertorneå-Karungi.	51-52	13 c
I motionen 1978/79:2399 av Sten-Ove Sundström m. fl. (s) föreslås att riksdagen beslutar uttala		
1. att vid en rationalisering inom vägverket särskilt skall beaktas skogsläns behov av god vägservice,	81	46 c

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

2. att den långsiktiga trafikpolitiken samordnas med den framtida regionalpolitiken.

81 46 c

I motionen 1978/79:2400 av Karin Söder m. fl. (c) hemställs

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till lagändringar i syfte att öka kommuners möjlighet att styra användningen av parkeringsplatser på gatumark till förmån för de boende,

90 54

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag till utformning av statsbidragsregler till kollektivtrafiken på sätt som angivits i motionen,

86–88 49

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om ombyggnad av stationen vid Södertälje Södra och anläggande av en station vid Flemingsberg.

65–66 31 b
66 33

I motionen 1978/79:2401 av Ulla Tillander m. fl. (c) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att låta gängse telefonabonnemangsavgift utgå för innehavare av texttelefon.

136 89 b

I motionen 1978/79:2402 av Lars Werner m. fl. (vpk) föreslås

1. att riksdagen godkänner propositionen 1978/79:99 i vad gäller förslaget om avlastning från SJ av kapitalkostnader för bannätet, försök med riksfärdtjänst och handikappanpassning av trafikterminaler,

37 3 a–b

2. att riksdagen beslutar avslå propositionen 1978/79:99 i övrigt,

37 3 a–b

3. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till konkreta åtgärder i avsikt att förverkliga en ny trafikpolitik i enlighet med vad som anförts i motionen.

37 3 a–b

1 Utvecklingen efter 1963 års trafikpolitiska beslut. Utredningsförslag m. m.

I propositionen erinras om att det trafikpolitiska handlandet under 1960- och 1970-talen i övervägande grad har präglats av det principbeslut, som fattades av riksdagen år 1963 (prop. 1963:191, S 3 LU 1963:1, rskr 1963:424). Beslutet byggde huvudsakligen på slutsatser och förslag som lades fram av 1953 års trafikutredning i betänkandena (SOU 1961:23–24 och 1962:35) Svensk trafikpolitik I–III.

De mål som sattes upp var att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former som medger företagsekonomisk effektivitet och transportmedlens sunda utveckling. Trafikpolitiken skulle vidare utformas så att de krav som ställs från trafiksäkerhetssynpunkt kunde tillgodoses och att utvecklingen på det tekniska området stimulerades.

Vid bedömningen av frågan om vilka medel som skulle användas för att uppnå det trafikpolitiska målet angavs att man borde utnyttja den drivfjäder till effektiva transporter som konkurrens i sunda former kan utgöra. Om förutsättningar skapades för en konkurrens på lika villkor borde det vara möjligt att genom en ökad frihet på transportmarknaden nå en samhällsekonomiskt riktigare trafikuppdelning. Transportarbetet skulle härigenom kunna erhållas till lägsta möjliga kostnader för samhället.

I takt med att statsmakterna successivt fastställt samhällseliga mål för andra samhällssektorer har det trafikpolitiska synsättet kommit att så småningom förändras till sin innebörd. En vändpunkt kan sägas ha inträffat kring början av 1970-talet. Det ändrade synsättet har inte så mycket avsett målen utan mera medlen i det trafikpolitiska arbetet. Vad man främst kan lägga märke till är den allt större betydelse som lagts vid bl. a. den regional- och miljöpolitiska utvecklingen. Huvudfrågan under 1970-talet har gällt samordning dels mellan de olika trafikgrenarna, dels mellan trafikpolitiken och främst regional- och miljöpolitiken. I anslutning härtill har en övergripande planering av trafiksektorn initierats. Även frågor som rör den kollektiva trafiken har rönt ett ökat intresse under 1970-talet.

En rad utredningar har under senare år lagt fram förslag som syftar till att komma till rätta med många av dessa frågor.

Förslagen i propositionen berör frågor som behandlats i trafikpolitiska utredningens betänkanden (SOU 1975:66) Trafikpolitik – behov och möjligheter och (SOU 1978:31) Trafikpolitik – kostnadsansvar och avgifter samt betänkandena från kollektivtrafikutredningen (SOU 1975:47) Kollektivtrafik i tätort, HAKO-utredningen (SOU 1975:68) Handikappanpassad kollektivtrafik, trafiksäkerhetsutredningens betänkande (Ds K 1977:1) Långa fordon och fordonskombinationer och rapporten (Ds I 1977:12) Energibesparingar inom transportsektorn, energikommissionens betänkande (SOU 1978:17) Energi, (Ds K 1978:11) Statens väg- och trafikinstitut – verksamhet och organisation samt cykeltrafikutredningens betänkande (Ds K 1978:7) Stats-

bidrag till cykelvägar. Till grund för propositionens ställningstaganden ligger också det omfattande material som kommit fram i samband med den regionala trafikplaneringen och som redovisas bl. a. i betänkandena (SOU 1976:8) Regionala trafikplaner, (Ds K 1975:4) Transporter i Sverige, (Ds K 1975:9) Planering av de svenska hamnarna och (Ds K 1976:3) Förslag till organisation av en trafikplaneringsmyndighet. I propositioner behandlas också betänkandet (Ds S 1978:16) Telefon för döva.

De i betänkandena och i anslutning till den regionala trafikplaneringen framförda förslagen och synpunkterna har varit föremål för en omfattande remissbehandling och i vissa fall också för en bred offentlig debatt. Sammanfattningar över betänkandena och sammanställningar över remissyttrandena redovisas i särskild bilagedel. I denna redovisas också en sammanfattning av det trafikpolitiska utvecklingsarbetet och utvecklingen inom transportsektorn.

Med undantag för vissa planeringsfrågor berör förslagen inte sjöfarten och luftfarten, som f. n. är föremål för särskilda utredningar, nämligen sjöfartspolitiska utredningen (K 1977:05) och lufttransportutredningen (K 1978:07).

2 Framställningar till utskottet

I samband med utskottets behandling av propositionen om en ny trafikpolitik och de ovan nämnda motionerna har till utskottet framförts synpunkter och överlämnats skrivelser beträffande de i propositionen framlagda förslagen från en rad kommuner och landsting, organisationer inom näringslivet samt föreningar och andra sammanslutningar av trafikanter och trafikutövare, m. fl.

3 Principer för en ny trafikpolitik (Utskottet s. 35)

3.1 Förslagen i propositionen

Under förevarande avsnitt behandlar föredragande statsrådet främst frågor om *mål och medel inom trafikpolitiken* samt *kostnadsansvaret* och den statliga *avgiftspolitikens utformning*.

När det gäller de *allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken* ansluter sig föredraganden till trafikpolitiska utredningens uppfattning att det är av största vikt att betingelser skapas för ett samhällsekonomiskt riktigt utnyttjande och en riktig utveckling av transportsektorn. Föredraganden anser också att det generella målet för samhällets trafikpolitik skall vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader.

Enligt föredraganden betraktades frågan om en tillfredsställande trafikförsörjning i 1963 års trafikpolitiska beslut som ett trafikpolitiskt problem endast när det gäller viss persontrafik på landsbygden. I övrigt förutsattes att den

dominerande delen av efterfrågan på såväl gods- som persontransporter skulle bli tillfredsställande tillgodosedd inom ramen för ett krav på företags-ekonomisk lönsamhet i trafiken. Enligt föredraganden visar erfarenheterna att ett sådant synsätt många gånger är alltför begränsat och passivt. Samhället måste i högre grad än vad som förutsattes i 1963 års trafikpolitiska beslut definiera det konkreta innehållet i den trafikpolitiska målsättningen. Begreppet "tillfredsställande trafikförsörjning" kan inte på ett enkelt och entydigt sätt slås fast för alla tänkbara situationer utan måste anpassas till de speciella förutsättningarna i varje särskilt fall.

I fråga om persontrafiken kan begreppet ofta inte preciseras utan att hänsyn tas till lokala och regionala förhållanden samt förändringar över tiden.

Inte heller i fråga om godstransporter kan enligt föredraganden – med hänsyn till de olika typer av transporter och transportbehov som förekommer – någon entydig bestämning av begreppet tillfredsställande transportförsörjning göras.

Med hänsyn till de skilda krav som kan ställas på trafiksektorn och de olikheter som föreligger mellan olika trafikslag och mellan skilda delar av landet anses det inte meningsfullt att en gång för alla översätta begreppet tillfredsställande trafikförsörjning till standardkrav som skall gälla i hela landet. Allteftersom värderingar ändras och nya erfarenheter vinnas får det konkreta innehållet i den trafikpolitiska målsättningen förändras. En sådan dynamik anser föredraganden vara eftersträfvansvärd. Det konkreta innehållet kan ges endast genom politiska beslut på olika nivåer. Sådana beslut förutsätter beslutsunderlag i form av trafikplanering.

Föredraganden påpekar att frågan om hur olika trafikpolitiska medel – såsom avgifter, skatter, investeringar och regleringar m. m. – skall kombineras och tillämpas för att den övergripande trafikpolitiska målsättningen skall uppnås under senare år har varit föremål för en intensiv debatt. Härvid har förts fram förslag som syftar till en långt driven styrning av transportmarknaden med hjälp av olika regleringar. Enligt föredraganden bör återhållsamhet iakttas när det gäller att använda regleringar som trafikpolitiska medel. Det framhålls att de värdefulla inslagen i 1963 års trafikpolitik – konkurrens, trafik till lägsta möjliga kostnad, frånvaron av detaljregleringar – måste så långt möjligt föras vidare till den nya trafikpolitiken. Av samhällsekonomiska skäl är det emellertid nödvändigt att en viss ramhushållning tillämpas på detta liksom på många andra samhällsområden. Det innebär att samhället måste ställa upp regler och ramar inom vilka trafikutövningen kan äga rum. Dessa kan enligt föredraganden vara motiverade av t. ex. miljökrav och trafiksäkerhetskrav. De regler och ramar som fastställs bör så långt möjligt ges en generell utformning. Administrativa och byråkratiska regleringar bör undvikas. Effektiviteten i transportsystemet och kvaliteten på transporttjänsterna främjas ofta bäst genom att trafikmedel och trafikföretag tillåts arbeta i konkurrens i företagsekonomiska former, men föredraganden anser att detta nu i högre grad än tidigare och framför allt på ett mer medvetet sätt måste ske

inom ramar som lagts fast av samhället utifrån ett samhällsekonomiskt synsätt. Begreppen kostnadsansvar och konkurrens måste därför i en ny trafikpolitik ges en delvis annan innebörd än hittills.

När det gäller möjligheterna att upprätthålla en fri och effektiv konkurrens inom transportmarknaden erinrar föredraganden om att förutsättningarna för en i avsedd mening effektiv konkurrens skiftar såväl mellan olika trafikgrenar och transportfunktioner som mellan olika delar av landet. Inom persontrafiken gäller således att det är nödvändigt att med hjälp av tillståndsgivning påverka trafikutbudet för att kunna upprätthålla de samtidiga kraven på en viss servicenivå och företagsekonomiskt sunda former inom en stor del av den kollektiva persontrafiken. Trafikunderlagen i och mellan glesbebyggda områden är ofta så begränsade att reella möjligheter till konkurrens saknas. Här är det enligt föredraganden i stället fråga om att samhället med hjälp av planering och ekonomiska bidrag måste stödja trafiken så att invånarna kan tillförsäkras en basstandard.

Inom trafiksektorn kan konkurrensen således inte tillmätas den betydelse som var fallet i 1963 års trafikpolitiska beslut. Mot bakgrund dels av den föreslagna samhällsekonomiska målsättningen för inriktningen av trafikpolitiken, dels av de begränsningar i konkurrensens möjligheter som tidigare har redovisats anser föredraganden det i stället motiverat att tillvarata de samhällsekonomiska fördelar som kan följa med en ökad samverkan i trafiken.

Sålunda bör resp. trafikmedels speciella egenskaper och fördelar i större utsträckning än hittills utnyttjas genom samordning och samverkan i marknadsmässiga former mellan olika trafikmedel och trafikföretag. Därigenom kan olika transportbehov tillgodoses på bästa sätt för både samhälle och konsumenter. När det gäller persontrafiken anser föredraganden att det finns uppenbara samverkansmöjligheter dels mellan de olika trafikmedlen och trafikutövarna t. ex. i fråga om tidtabells- och taxecanpassningar, dels mellan trafikutövar och myndigheter, institutioner och storarbetsplatser inom industri och offentlig verksamhet – t. ex. i fråga om tidsanpassning och linjeutformning. Även på godstrafikområdet anses förutsättningarna för en ökad samverkan tekniskt sett vara goda.

När det gäller användningen av det trafikpolitiska medel som de offentliga investeringarna i trafikapparaten utgör, leder den beskrivna inriktningen av trafikpolitiken enligt föredraganden till att det vid planeringen av det allmännas investeringar bör ställas större krav på avvägningar såväl mellan de olika trafikgrenarna inom trafiksektorn som mellan trafiksektorn totalt och andra samhällssektorer. Detta anses accentuera behovet av sinsemellan väl avstämda och ändamålsenliga planeringsformer och gemensamma planeringsförutsättningar.

En ökad samverkan av angivet slag bör enligt föredraganden i allt väsentligt uppnås på frivillighetens grund. För att en sådan frivilliglinje skall kunna fungera på avsett sätt krävs att ett informationsutbyte mellan de

berörda parterna sätts i system. Det arbete som gjorts inom ramen för den regionala trafikplaneringen anses ha varit av värde i detta sammanhang. Även för framtiden anses att en utbyggd trafikplanering är värdefull för att trafikföretagen och samhället skall få underlag för trafik- och investeringsbeslut.

När det gäller frågor om hur *kostnadsansvaret* och *avgiftspolitik* på trafikområdet skall utformas för att på bästa sätt bidra till att nå de uppställda trafikpolitiska målen framhåller föredraganden att utvecklingen klart har visat att en avgiftspolitik på trafikområdet som utgår från att det allmännas totala utgifter eller kostnader för varje enskild trafikgren skall täckas genom skatter och avgifter på användarna inte automatiskt leder till en från samhällsekonomisk synpunkt önskvärd utveckling och fördelning av trafiken.

En av anledningarna härtill anges vara att förutsättningarna olika trafikgrenar emellan och inom skilda delar av landet är alltför olika. Den enskilde transportkonsumentens val av trafikmedel och konkurrensen mellan trafikföretagen gäller t. ex. i de flesta fall enskilda resor eller transporter. Avgörande för valet av transportmedel är, förutom en rad andra faktorer, kostnaden resp. priset på den enskilda resan eller transporten. Det förhållandet att varje trafikgren, totalt sett, "betalar sina kostnader" utgör ingen garanti för att prissättningen på den enskilda transporten eller resan med olika trafikmedel verkligen kommer att spegla den samhällsekonomiska kostnaden för denna och därmed bidra till att man får en från samhällsekonomisk synpunkt lämplig trafikfördelning.

Kostnadsstrukturen och möjligheterna att utnyttja stordriftsfördelar skiljer sig kraftigt mellan olika trafikgrenar beroende på skillnader i teknik, företagsstruktur, fördelning mellan privat och yrkesmässig trafik m. m. Föredraganden anser därför att man vid utformningen av avgiftspolitikerna på transportområdet bör skilja mellan avgifter inriktade på att skaffa det allmänna resurser för dess verksamhet och avgifter som syftar till att påverka trafikanternas och transportkonsumenternas beteende.

Föredraganden ansluter sig till trafikpolitiska utredningens uppfattning att det är en politisk avvägningsfråga hur stora belopp som totalt är rimligt att ta ut av olika trafikgrupper i form av fasta och rörliga avgifter för att finansiera bl. a. det allmännas utgifter för transportsystemet. Avgiftsuttagets storlek och fördelning är enligt föredraganden inte enbart en trafikpolitisk fråga. Den bör därför avgöras fritt, dvs. utan några formella bindningar till exempelvis vissa budgetutgifter för det allmänna. På grundval härav föreslås att det nuvarande s. k. trafikgrensvisa kostnadsansvaret för vägtrafiken och järnvägstrafiken slopas.

När det gäller frågan om hur trafikavgiftssystemet skall utformas för att – tillsammans med andra åtgärder – medverka till att påverka trafikanternas trafikbeteende och val av transportmedel kan enligt föredraganden olika mål ställas upp. Tänkbara mål för en sådan beteendepåverkan är att åstadkomma

ett effektivt utnyttjande av befintliga resurser inom transportsektorn och inom samhället i övrigt, att öka trafiksäkerheten, att begränsa miljöstörningarna från trafiken, att uppnå en bättre energihushållning och att bidra till att t. ex. regionalpolitiska och fördelningspolitiska mål uppnås. Samtliga angivna mål är angelägna enligt föredraganden, som emellertid betonar att avvägningar kan behöva göras mellan de olika målen. Vidare framhålls att avvägningar även kan behöva göras mellan trafikavgifter och andra trafikpolitiska medel, såsom investeringsåtgärder, lagstiftning, information, införande av normer m. m. för att uppnå de önskade målen.

Föredraganden ansluter sig till trafikpolitiska utredningens uppfattning att avgifterna för varje individuell resa eller transport så långt möjligt bör anpassas till de (kortsiktiga) samhällsekonomiska marginalkostnaderna för resan eller transporten för att ett effektivt utnyttjande av befintliga transportresurser skall kunna uppnås. I konsekvens härmed föreslås att SJ bör avlastas viss del av de fasta kostnaderna för bannätet för att möjliggöra en prissättning av järnvägens transporttjänster som bättre ansluter till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna.

Kapitalkostnaderna för de anläggningar som hör till bannätet, dvs. avskrivningar och förräntningskrav, beräknas enligt föredraganden under budgetåret 1979/80 uppgå till 215 milj. kr., varav 65 milj. kr. utgör ränta på den del av statskapitalet som kan hänföras till dessa anläggningar. Föredraganden förslår att SJ avlastas ett belopp motsvarande dessa kostnader för att möjliggöra taxesänkningar inom persontrafiken.

Även i fråga om *prissättningen på vägtjänster* ansluter sig föredraganden till trafikpolitiska utredningens uppfattning att de rörliga avgifterna för att utnyttja det allmänna vägnätet bör grundas på kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnader om man vill uppnå ett effektivt utnyttjande av den existerande trafikapparaten. Föredraganden framhåller dock att det i praktiken kan vara svårt att åstadkomma en så rörlig prissättning som detta förutsätter och att hänsyn även måste tas till andra samhälleliga mål vid utformning av avgiftspolitik.

Föredraganden ansluter sig också till utredningens mening att särskilda avgifter på den rörliga trafiken och för parkering kan – som komplement till andra åtgärder vara ett lämpligt medel i vissa fall att begränsa biltrafiken i tätorterna. Föredraganden upplyser i anledning härav att förutsättningarna skall undersökas att genom lagändring ge kommuner möjlighet att genom sådana avgifter styra och begränsa tätortstrafiken i syfte att skapa en bättre boende- och trafikmiljö i tätorterna.

När det gäller den av trafikpolitiska utredningen föreslagna regionala differentieringen av bensinskatten och kilometerskatten för lätta motorfordon till förmån för bilister inom det allmänna resp. det inre stödområdet delar däremot föredraganden de invändningar som en bred majoritet av remissinstanserna har framfört. Föredraganden pekar bl. a. på att de angivna områdena innefattar även stora tätortsområden med bl. a. relativt höga miljö-

och trängselkostnader och med god tillgång till kollektiv trafik och att det i gränsområdena skulle uppstå en risk för en omfattande "bensinsmuggling" och behov av långtgående kontrollåtgärder m. m. om en regional differentiering av bensinskatten infördes.

I fråga om tillämpningen av den föreslagna ändrade avgiftspolitikerna inom andra trafikgrenar än väg- och järnvägstrafiken framhåller föredraganden att en utgångspunkt självklart måste vara att på sikt samma avgiftspolitik tillämpas för det allmännas transporttjänster inom samtliga trafikgrenar. En annan utgångspunkt bör vara att försiktighet bör iaktas vid sådana förändringar av trafikavgifterna som kan förväntas ge negativa effekter för olika verksamheter och befolkningsgrupper. Därför bör drastiska höjningar av trafikavgifter enligt föredragandens mening undvikas och möjlighet ges till en successiv anpassning till ändrade förutsättningar.

Tillgängligt material ger enligt föredraganden inte möjlighet att göra någon mera ingående bedömning av vilka nackdelar som den nuvarande avgiftspolitikerna kan medföra för sjöfarten och luftfarten eller vilka effektivitetsvinster som där kan göras vid ett slopande av det nu gällande kostnadsansvaret. Föredraganden framhåller dock att vid en allmän bedömning synes nackdelarna med nuvarande avgiftssystem generellt sett vara mindre inom sjö- och luftfarten än inom järnvägstrafiken. Sålunda finns exempel inom luftfarten på marginalkostnadsanpassad prissättning och för sjöfartens del sker redan en avlastning genom att staten svarar för kostnaderna för isbrytning. Föredraganden anser vidare att resultatet av lufttransport- resp. sjöfartspolitiska utredningen bör avvaktas innan frågan om ändring av det allmännas avgiftspolitik på sjöfarts- och luftfartsområdet prövas.

3.2 Utskottets överväganden

Vid sin behandling av motioner om den statliga trafikpolitiken vid 1977/78 års riksmöte erinrade utskottet (TU 1977/78:18) om riksdagens tidigare gjorda uttalanden om att en grundlig omprövning av trafikpolitiken snarast måste komma till stånd – i syfte att ge medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhälls-ekonomiska kostnader. En effektivare och mera långtgående samordning än f. n. med regional- och lokaliseringsspolitiken – och med hänsynstaganden jämväl till arbetsmarknads-, energi- och miljöpolitiska synpunkter – måste därvid ske.

En grundläggande kollektiv person- och godstransportförsörjning skall enligt dessa uttalanden garanteras hela landet. Transportsystemet bör bygga på samverkan mellan olika trafikslag och trafikutövare där varje trafikgrens särskilda förutsättningar och fördelar utnyttjas.

Utskottet framhöll vidare att det strikta företagsekonomiska kostnadsansvaret i större utsträckning måste ersättas med ett kostnadsansvar som

baseras på sociala och samhällsekonomiska avvägningar. Samhället måste som följd härav i sin planering beräkna tillräckliga resurser eller ramar för att en tillfredsställande transportförsörjning skall kunna uppnås. Inom dessa bör de olika trafikutövarna ges möjligheter att i marknadsmässiga former göra sig gällande efter sina förutsättningar. Frågan om de olika trafikslagens kostnadsstruktur och kostnadsansvar blir därvid av central betydelse för trafikpolitikens utformning och resultat.

Vad utskottet anförde godtogs av riksdagen.

De av föredraganden gjorda uttalandena om trafikpolitikens inriktning överensstämmer enligt utskottets mening i väsentliga delar med de av riksdagen förordade riktlinjerna. Utskottet vill särskilt understryka vad som anförts i propositionen, att det generella målet för samhällets trafikpolitik skall vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader.

Det är enligt utskottet också angeläget att trafikpolitiken utformas, i enlighet med vad som har anförts i motionen 1978/79:1398 (punkten 1), inom de av samhället uppställda ramarna och under marknadsmässiga former samt under beaktande av regionalpolitiska förutsättningar. Vidare är det viktigt, vilket också understrukits i motionerna 1978/79:2379 och 1978/79:2397 (punkten 1), att trafikpolitiken läggs fast bl. a. mot bakgrund av samhällets regional- och sysselsättningspolitiska mål och att den samordning av trafik-, regional- och sysselsättningspolitik som sker i dag ytterligare utvecklas. Såsom har framhållits i sistnämnda motion är ett väsentligt mål för trafikpolitiken också att bidra till att utjämna de skillnader i socialt och ekonomiskt hänseende som kan finnas mellan olika regioner och människor. Trafikpolitiken måste vidare ges en sådan utformning att skador på miljön och trafikolyckor begränsas.

När det gäller de i propositionen förordade riktlinjerna för den statliga avgiftspolitik på trafikområdet och förslagen rörande avlastning av statens järnvägars fasta kostnader för bannätet ansluter sig utskottet till vad föredraganden har anfört. Utskottet förutsätter emellertid att den avlastning av statens järnvägars kapitalkostnader som har föreslagits kommer att bli bestående i sina huvuddrag under en så lång tidsperiod att tillräckligt underlag erhålls för att möjliggöra en utvärdering av effekterna på persontransportsystemet i dess helhet. Innan en sådan utvärdering kan göras bör en tid av minst tre år förflyta. Utskottet finner det naturligt – som förordats i motionen 1978/79:2246 (punkten 1) – att i samband med utvärderingen frågan om en omprövning av avlastningens storlek och utformning övervägs. Det är emellertid väsentligt att regeringen kontinuerligt följer verkningarna av den föreslagna ordningen. Det bör också ankomma på regeringen att för riksdagen, lämpligen i samband med budgetpropositionen, redovisa de effekter som avlastningen har haft i fråga om utvecklingen på persontrans-

portområdet och för statens järnvägars ekonomi. Vad nu har sagts synes tillgodose syftet med motionen 1978/79:2379 (punkten 2). Detsamma gäller i princip yrkandet under punkten 3 i samma motion.

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

Med hänvisning till utskottets nu redovisade ställningstaganden avstyrks yrkandena i motionerna 1978/79:2260 om en förutsättningslös utredning om den långsiktiga principiella inriktningen av en svensk transportpolitik och 1978/79:2402 om avslag på delar av propositionen och med begäran om förslag till konkreta åtgärder i avsikt att förverkliga en trafikpolitik av det slag som av motionärerna förordas. Sistnämnda motion bör i övrigt lämnas utan åtgärd. Yrkandet i motionen 1978/79:1641 (punkten 2) om utarbetandet av ett program för att förnya trafiksystemen m. m. avstyrks likaledes under hänvisning till det anförda.

I motionen 1978/79:372 hemställs att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om förbättrat *samarbete* mellan de statliga verken under kommunikationsdepartementet. Likaledes framhålls i motionen 1978/79:951 (punkten 3 b) att en bättre samordning måste skapas mellan järnvägen och andra trafikgrenar. Vidare yrkas i motionen 1978/79:2379 (punkten 15 a) att ett särskilt organ skapas med uppgift att stimulera samarbetet mellan de statliga trafikföretagen. Med anledning av dessa yrkanden vill utskottet erinra om att redan 1975 års riksdag framhöll att det bör ankomma på regeringen att närmare överväga och lägga fram förslag rörande formerna för den samordning mellan olika trafikgrenar och deras planering m. m. som erfordras. I samband härmed borde närmare prövas hur en bättre och mer effektiv samverkan – i samråd med bl. a. fackliga organisationer – mellan de olika statliga affärsverken i vad avser planering, pris- och taxesättning samt verksamheten i övrigt på såväl central som regional och lokal nivå lämpligen skulle kunna åstadkommas.

Frågan om samarbetet mellan de statliga verken under kommunikationsdepartementet togs också upp av utskottet i anslutning till behandlingen av trafikpolitiken vid 1977/78 års riksmöte. Utskottet uttalade då – i anledning av en motion i ämnet – att en bättre samordning alljämt borde eftersträvas.

Utskottet konstaterar att frågan om en förbättrad samordning mellan de statliga trafikverken ännu inte kommit närmare sin lösning. Utskottet finner detta otillfredsställande och anser att det bör ankomma på regeringen att snarast vidta åtgärder för att få en bättre samordning till stånd. En redovisning av vilka åtgärder som har vidtagits eller avses vidtas bör lämnas riksdagen i samband med nästkommande års budgetproposition. Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

I motionen 1978/79:1641 yrkas (punkten 1) att riksdagen hos regeringen hemställer om åtgärder för en förbättrad kollektivtrafik – såväl statlig som kommunal – av sådan omfattning att 10 000 ytterligare *tjänster* inrättas.

Utskottet vill i detta sammanhang erinra om att riksdagen år 1978 antog propositionen 1977/78:92 (TU 1977/78:28, rskr 1977/78:364) om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik. De antagna förslagen innebär bl. a. att huvudmannskapet för den lokala och regionala kollektiva trafiken på landsväg skall utövas genom interkommunal samverkan mellan landstingskommunen och kommunerna i resp. län. Enligt utskottets mening har genom riksdagsbeslutet skapats goda förutsättningar för en utbyggd och förbättrad kollektivtrafik. Utskottet anser också att reformen på sikt bör kunna innebära ökade sysselsättningsmöjligheter inom kollektivtrafiksektorn. Med hänsyn härtill finner sig utskottet inte kunna tillstyrka motionsyrkandet.

I motionen 1978/79:745 hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om samordning av åtgärder mot *bilismen*. I motionen hänvisas bl. a. till att de åtgärder som föreslås av utredningar och myndigheter i fråga om bilismen kan bli betungande för många bilägare. Det är enligt motionären viktigt att de föreslagna åtgärderna samordnas, så att man får en samlad bild över vilka pålagor som läggs på bilismen.

Utskottet utgår från att de problem som berörs i motionen regelmässigt beaktas i den löpande ärendebehandling som pågår inom regeringskansliet. Utskottet anser därför att motionen inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida.

I motionen 1978/79:2379 (punkten 15 f) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen beträffande åtgärder att i inre stödområdet åstadkomma förhållandevis *lägre bilkostnader*. Utskottet, som är väl medvetet om vilken betydelse personbilen har för många människor i glesbygden – såväl i det inre stödområdet som i andra delar av landet – vill i sammanhanget erinra om att frågan om utjämning av regionala och lokala prisskillnader på bl. a. bensin är föremål för särskild utredning (H 1977:03) och att utredningen beräknas slutföra sitt arbete under år 1979. Utskottet vill också erinra om att en bred majoritet av remissinstanserna avvisade det förslag till differentiering av bensinskatten och kilometerskatten på lätta fordon som lagts fram av trafikpolitiska utredningen, beroende på bl. a. de stora praktiska svårigheter som ett genomförande skulle medföra. Utskottet utgår också från att kostnadsfördelningen för trafikanter och boende inom olika delar av landet fortlöpande beaktas inom ramen för de regionalpolitiska överväganden som görs på såväl regional som central nivå.

Med hänsyn till vad sålunda anförts finner utskottet någon särskild åtgärd från riksdagens sida i anledning av motionen i denna del ej påkallad.

4 Järnvägar och järnvägstrafik

4.1 Det framtida järnvägsnätet (Utskottet s. 48)

4.1.1 Förslagen i propositionen

När det gäller järnvägens framtidsmöjligheter ansluter sig föredraganden till trafikpolitiska utredningens uppfattning att järnvägen bör ha goda utvecklingsmöjligheter i fråga om både person- och godstrafiken. Allmänt sett får enligt föredraganden utvecklingsmöjligheterna för persontrafiken på de viktigare linjerna anses som goda, speciellt i fråga om resor på medellånga och långa avstånd. Detta torde leda till att det framtida persontrafiksystemet på järnväg kan komma att byggas upp kring ett antal knutpunkter, vilka är sammanbundna med snabba, täta och bekväma förbindelser. De lokala och regionala transporterna till och från knutpunkterna kan i många fall ombesörjas av bussanslutningar etc. I övrigt bör SJ enligt föredragandens mening i ökad utsträckning utveckla sin persontransportmarknad med hjälp av bättre service och sådana rabattformer som innebär att kapaciteten blir bättre utnyttjad.

På godstrafikområdet gäller det för SJ att på ett effektivt sätt kunna möta efterfrågan bl. a. i fråga om transporternas kvalitet. För att järnvägen skall kunna utnyttjas där den har störst möjligheter att göra sig gällande är det enligt föredraganden av vikt att lastbärare, hanteringsutrustning och terminaler utformas så att godset snabbt och effektivt kan flyttas över mellan olika trafikmedel.

För att järnvägstrafikens möjligheter skall kunna tas till vara krävs enligt föredraganden en satsning på de områden där järnvägstrafiken har tekniska, ekonomiska och organisatoriska förutsättningar att göra sig gällande på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. För att möjliggöra och underlätta en sådan satsning krävs det också enligt föredraganden åtgärder från statsmakternas sida på en rad områden. Det gäller bl. a. frågan om det framtida järnvägsnätets utformning och principerna för ersättning till SJ för det trafiksvaga bannätet. Vidare gäller det åtgärder som berör SJ:s marknadsföring och taxor samt investeringsfrågor.

När det gäller det *framtida järnvägsnätets* utformning framhåller föredraganden betydelsen såväl för SJ:s som för näringslivets, kommunernas och andra intressenters planering att det från samhällets sida så långt möjligt görs klart vilken omfattning och karaktär trafiktjänsterna på olika bandelar i järnvägsnätet kommer att få under överskådlig tid, särskilt i fråga om de trafiksvaga bandelarna. Föredraganden erinrar i sammanhanget om att knapphet på investeringsmedel och ovisshet om de trafiksvaga banornas framtid har lett till att investeringar och underhåll i dessa har hållits på en jämförelsevis låg nivå, vilket i sin tur medfört att standarden på många av de ifrågakvarande bandelarna numera är låg och i många fall inte kan anses svara mot kraven på tillfredsställande transportstandard.

För att undvika ytterligare försämringar i trafikstandarden är det enligt

föredragandens mening ytterligt angeläget att skapa klarare förutsättningar för berörda parter när det gäller järnvägsnätets framtida omfattning och funktion. Med hänsyn till den betydelse som många av de trafiksvaga banorna har för trafikförsörjningen i landet är det inte realistiskt att, såsom mer eller mindre uttalat förutsattes i 1963 års trafikpolitiska beslut, trafiken på dessa på sikt skall läggas ned. I stället bör förutsättningar för långsiktiga investeringar skapas så att järnvägstrafikens attraktivitet kan ökas.

När det gäller de allra mest trafiksvaga banorna kan det emellertid enligt föredraganden i många fall vara lämpligt med en överföring av trafiken till landsväg. En sådan trafikomläggning bör emellertid inte genomföras med mindre än att stor enighet råder hos berörda parter och att garantier, inte minst ekonomiska, finns för en fullgod ersättningstrafik.

Vid behandlingen av det framtida järnvägsnätet är det enligt föredraganden väsentligt att skilja mellan å ena sidan en uppdelning av järnvägsnätet från i första hand ekonomiska utgångspunkter i ett affärsbanenät och ett ersättningsberättigat nät och å andra sidan en funktionell indelning av bannätet med hänsyn till bandelarnas roll i ett framtida person- resp. godstransportnät. Den ekonomiska indelningen har således till främsta syfte att utgöra grund för beräkning av den statliga driftersättningens storlek, medan den funktionella indelningen har ett vidare syfte. Den bör enligt föredraganden tjäna som medel att åstadkomma samhällsekonomisk effektivitet på transportmarknaden.

Frågan om hur avgränsningen skall ske mellan affärsbanenätet och det ersättningsberättigade nätet behandlas av föredraganden i anslutning till behandlingen av principerna för beräkning av ersättningen till SJ för driften av de olönsamma bandelarna (se avsnitt 4.2).

Vid den *funktionella indelningen* av SJ:s bannät med hänsyn till bandelarnas roll i ett framtida järnvägsnät som enligt föredraganden bör göras förordar föredraganden att bannätet delas i två delar. En del bör innefatta affärsbanor och sådana trafiksvaga banor som av samhällsekonomiska skäl bör trafikeras på längre sikt. En annan del bör omfatta enbart sådana trafiksvaga banor där samhällsekonomiska bedömningar ger vid handen att alternativa transportlösningar lämpligen bör övervägas.

Med avseende på *persontrafiken* bör enligt föredraganden hela den del av det i det följande (se avsnitt 2.2.2) föreslagna affärsbanenätet på vilket persontrafik f. n. upprätthålls – ca 5 178 km – föras till den grupp av banor som inom överskådlig tid bör användas för persontrafik och således rustas upp till konkurrenskraftig standard.

När det sedan gäller att avgöra vilka av de trafiksvaga bandelarna som bör trafikeras med persontåg även i fortsättningen bör enligt föredraganden en rad olika faktorer utvärderas och vägas samman. Det gäller bl. a. vilka interregionala, regionala och lokala trafikuppgifter som lämpligen kan tillgodoses på dessa linjer när man utgår från de krav som måste ställas på restider, tidtabellsanpassning, anslutningar till interregionala förbindelser m. m. Av grundläggande betydelse är också resandevolymens omfattning

och inriktning och de krav som därav följer på bl. a. kapacitet och flexibilitet i fråga om trafikutbudet.

Vidare måste hänsyn tas till möjligheterna att passa in en framtida järnvägs- och/eller landsvägstrafik i ett rationellt utformat trafiksystem. Därav följer krav på bl. a. den tekniska utformningen av trafikanläggningar och vagnpark, underhålls- och reparationstjänst m. m. En konsekvens härav är att en enskild bandel oftast inte kan behandlas separat utan måste ses i ett större sammanhang.

Av väsentlig betydelse är enligt föredraganden också de samhällsekonomiska investerings- och driftkostnader för trafiken på kortare och längre sikt som olika trafiklösningar kan väntas medföra. Av betydelse för avvägningen är även de eventuella skillnader som föreligger mellan olika alternativ när det gäller trafiksäkerhet och miljö, tidsåtgång och bekvämlighet för resenärer men även regional- och näringspolitiska effekter. Av betydelse är vidare frågan hur skilda kostnads- och nyttoeffekter vid alternativa trafiklösningar fördelar sig mellan olika trafikhuvudmän och grupper i samhället.

På grundval av de angivna kriterierna förordar föredraganden att följande trafiksvaga bandelar sammanförs med affärsbanenätet till *ett riks nät på vilket persontrafik skall bibehållas inom det tidsperspektiv som nu kan överblickas*.

	Banlängd km
Malmö–Ystad	58,0
Kristianstad–Gullberna (Karlskrona)	125,6
Växjö–Emmaboda–Karlskrona	113,3
Emmaboda–Nybro–Kalmar	56,9
Nässjö–Hultsfred–Oskarshamn	148,5
Linköping–Hultsfred	121,8
Nässjö–Värnamo–Halmstad	195,9
(Göteborg) Almedal–Borås–Alvesta	216,2
Uddevalla–Herrljunga	90,6
Herrljunga–Borås	42,7
Uddevalla–Olskroken (Göteborg)	86,6
Strömstad–Uddevalla	92,0
Södertälje–Eskilstuna	81,6
Charlottenberg–Kil	89,3
Ludvika–Tillberga	111,8
Mora–Borlänge	102,4
Långsele–Härnösand–Sundsvall	183,2
Mellansel–Örnsköldsvik	28,8
Storlien–Östersund	165,9
Storuman–Höting–Östersund	312,4
Affärsbanenätet	5 177,7
Summa	7 601,2

De angivna bandelarna ingår i eller utgör enligt föredraganden betydelsefulla länkar i interregionala eller internationella förbindelser eller förbindelser primärt centrum med stambanorna. Antalet resande på banorna är vidare relativt omfattande och andelen interregionala resenärer är stor. Även regionalpolitiska skäl talar enligt föredraganden för att persontrafiken bibehålls på dessa banor.

På de angivna banorna, som utgör drygt 70 % av hela den för persontrafik upplåtna banlängden, utträttas enligt föredraganden f. n. 98,5 % av det totala persontrafikarbetet vid SJ.

För att de angivna trafiksvaga bandelarna skall kunna fylla sin funktion i det framtida persontrafiksystemet fordras det enligt föredraganden i många fall väsentliga upprustningar av banstandarden. En rimlig ambitionsnivå är enligt föredraganden en basstandard som medger att personförande tåg kan framföras med en största tillåten hastighet av minst 90 km/tim varigenom erhålls en med busstrafik likvärdig standard. Föredraganden avser att föreslå regeringen att SJ ges i uppdrag att utarbeta ett särskilt investeringsprogram för upprustning av de linjer i den nämnda bandelsgruppen som inte har denna standard.

För att påskynda upprustningstakten och underlätta prioriteringar mellan olika bandelar kan en etappindelning blir nödvändig. Förekomsten av ett sådant program gör det också enligt föredraganden möjligt att i betydligt högre grad än f. n. använda järnvägsupprustningar i sysselsättningsfrämjande syfte.

Föredraganden redovisar också en grupp bandelar omfattande totalt ca 1 763 km (inkl. ca 550 km varom beslut fattades vid 1975/76 års riksmöte att nedläggningsprövning av persontrafiken skulle ske) på vilka *frågan om fortsatt persontrafik bör prövas*.

På dessa bandelar utträttas endast 0,6 % av SJ:s totala persontrafikarbete, och trafikutvecklingen har under senare år med endast något enstaka undantag varit klart vikande. Medan persontrafiken på hela SJ ökade med 22 % under de senaste fyra åren, har den minskat med ca 20 % på de berörda trafiksvaga banorna under en motsvarande period. Medelbeläggningen per enkeltur varierar på dessa linjer mellan 3 och 30 resande. Generellt gäller också för denna grupp av banor enligt föredraganden att ett renodlat landsvägsalternativ synes kunna ge en bättre trafikförsörjning till lägre samhällsekonomisk kostnad än ett järnvägsalternativ. Även energiåtgången är för denna typ av banor högre än vid landsvägstrafik.

För en återstående grupp av bandelar med en sammanlagd längd av ca 1 343 km och med ca 0,9 % av SJ:s totala persontrafikarbete bör enligt föredraganden *ytterligare utredningar* utföras inom ramen för den fortsatta regionala trafikplaneringen för att klarlägga om de skall föras till riksnätet eller till den grupp av bandelar för vilka *frågan om fortsatt persontrafik bör prövas*. Det tillgängliga bedömningsunderlaget är nämligen för dessa banor ej entydigt eller otillräckligt.

Med anledning av riksdagens beslut år 1974 att *frågan om inlandsbanans*

framtid skulle övervägas i anslutning till pågående utredningsarbete redovisar föredraganden särskilt vilka överväganden som gjorts beträffande de i inlandsbanan ingående bandelarna. Enligt föredragandens mening kan inlandsbanan inte sägas utgöra någon funktionell enhet. Den har inte någon större betydelse för den genomgående persontrafiken. Däremot har banan betydelse ur totalförsvarssynvinkel. Föredraganden framhåller i anslutning härtill att det får ankomma på SJ att redovisa en plan för upprustning av bandelen Storuman–Östersund till en standard som medger att persontåg kan framföras med 90 km/tim och att det är lämpligt att SJ som underlag för länsstyrelsernas utredningar får lämna uppgifter om kostnaderna för motsvarande upprustning av bandelen Brunflo–Sveg och de till inlandsbanan anslutande bandelarna Arvidsjaur–Jörn och Storuman–Hällnäs.

Beträffande de villkor som bör förenas med nedläggning av persontrafik framhåller föredraganden – mot bakgrund av att driftunderskottet i olönsam järnvägstrafik f. n. i sin helhet bestrids via stadsbudgeten medan underskott i olönsam busstrafik i de flesta fall endast till en del finansieras av staten – att en strävan bör vara att eliminera den kostnadsövertäring från stat till kommun som i nuvarande system ofta kan beräknas bli följden om persontrafiken flyttas över till landsväg. Mot den bakgrunden föreslår föredraganden att ett särskilt statsbidrag utbetalas till dem som är ansvariga för den lokala och regionala persontrafiken vid nedläggning av persontrafiken på en bandel.

Föredraganden förordar således att berörda huvudmän över anslaget Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik erhåller ett årligt bidrag som svarar mot särkostnaderna för persontrafiken minskat med trafikintäkterna. Bidraget under det första året skall beräknas utifrån uppgifter i senast utförda separatredovisning. För att garantera bidragets värde skall detta därefter följa de procentuella förändringar som kan bli aktuella i fråga om den statliga vägmilersättningen till huvudmannens trafik i övrigt.

Bidraget bör enligt föredraganden göras generellt och av huvudmannen fritt kunna disponeras på det sätt man i regionen finner mest lämpligt.

Bidraget bör utgå under fem år fr. o. m. trafikomflyttningen och bör lämpligen handhas av en särskild myndighet – transportrådet – som i annat sammanhang föreslås bli inrättad. Efter en femårsperiod, då den ersättande trafiken kan beräknas ha blivit helt integrerad i länshuvudmannens övriga trafikprogram, får det enligt föredraganden ankomma på transportrådet att pröva i vad mån det är skäligt att även fortsättningsvis ge bidrag utöver det bidrag som i övrigt utgår under anslaget.

I de fall en omläggning berör fler än en länshuvudman får bidragsbeloppet enligt föredraganden fördelas mellan huvudmännen i förhållande till ifrågasvarande järnvägstrafiks omfattning, mätt i beräknat eller utfört transportarbete.

Det föreslagna bidraget torde enligt föredraganden i de flesta fall bli så väl tilltaget att det medger inte enbart en fullgod ersättningstrafik utan också

förstärkningar av huvudmannens övriga trafiktjänster.

Föredraganden berör i sammanhanget också frågan om möjligheterna för länshuvudman eller kommun att av SJ köpa sådana trafiktjänster som går utanför vad som kan betraktas som gängse basstandard. Denna möjlighet bör enligt föredraganden finnas på hela det persontrafikerade bannätet så långt det är förenligt med kravet på en fungerande fjärrtrafik. Det kan vara fråga om köp av en ytterligare förbindelse, ändring av tidtabell, uppehåll vid viss station etc. I de fall en länshuvudmans trafik motiverar speciella investeringar bör kostnaderna för dessa till den del de hänför sig till denna trafik enligt föredraganden bestridas av huvudmannen, t. ex. på sätt som skett i Malmöområdet. Föredraganden anger att som basstandard på det trafiksvaga bannätet kan tre dubbelturer per dag i de flesta fall tjäna som rättesnöre. På sådana bandelar där trafikutbudet i den tidtabell som gäller under tidtabellsåret 1978/79 är lägre än tre dubbelturer förordas dock att detta lägre trafikutbud betraktas som basstandard.

Belräffande *handläggningsordningen* vid fråga om nedläggning av persontrafik ansluter sig föredraganden till trafikpolitiska utredningens uppfattning att frågor om ev. överflyttning till landsväg av trafiken på de trafiksvaga bandelarna bör integreras i den övergripande planeringen på länsnivå. Föredraganden anser det väsentligt att länshuvudmännen ges stort inflytande och att ett samhällsekonomiskt synsätt anläggs på dessa frågor.

De centrala frågorna i beredningsarbetet bör enligt föredraganden handhas av nuvarande bussbidragsnämnden, som föreslås uppgå i den föreslagna nya myndigheten – transportrådet. Härigenom uppnås att samma organ får hand om frågor om ersättningstrafikens ordnande och den ekonomiska ersättningen till sådan trafik. Beredningsarbetet såväl i departementet som i transportrådet kommer enligt föredraganden i hög grad att underlättas genom att det inom några år kommer att finnas en ansvarig huvudman för kollektivtrafiken i varje län. Huvudmannaskapet, som skall utövas genom interkommunal samverkan mellan kommuner och landstingskommuner, kommer enligt föredraganden att borge för att de lokala och regionala synpunkterna blir inte bara företrädna utan också sammanvägda och presenterade på ett enhetligt sätt. I beredningsarbetet anges vidare att stor vikt bör fästas vid länshuvudmannens synpunkter.

Enligt den föreslagna handläggningsordningen behöver SJ i fortsättningen inte ta initiativ i nedläggningsärenden som berör persontrafiken. Det får i stället ankomma på länshuvudmännen att, i samband med den årliga statsbidragsansökan, i sin trafikplan redovisa hur ersättningstrafiken lämpligen kan ordnas vid de bandelar som skall nedläggningsprövas. Av redovisningen skall framgå de konsekvenser i fråga om restider, anslutningar och trafikekonomi etc. som kan förväntas bli följden om den alternativa trafiklösningen genomförs. Transportrådet bör därför enligt föredraganden få befogenhet att i sina anvisningar till berörda huvudmän föreskriva att alternativa trafiklösningar utarbetas. Transportrådet skall också inhämta berörd länsstyrelses yttrande över det lämpliga i att trafiken flyttas över.

Härefter skall transportrådet överlämna materialet tillsammans med eget yttrande till kommunikationsdepartementet.

I kommunikationsdepartementets fortsatta beredning, som enligt föredraganden främst bör avse en sammanvägning av mera överordnade synpunkter, bör remissförfarandet spela en central roll. Yttrande över länshuvudmannens och transportrådets material och synpunkter bör sålunda lämnas av olika centrala organ, såsom SJ, vägverket, överbefälhavaren, civilförsvarsstyrelsen, överstyrelsen för ekonomiskt försvar m. fl. Det ankommer sedan enligt föredraganden på regeringen att slutligt pröva nedläggningsfrågan i det enskilda fallet.

Den föreslagna handläggningsordningen kan enligt föredraganden få anpassas i de fall nedläggningsprövningen redan påbörjats. Detta gäller i första hand de bandelar som innefattas i riksdagens senaste beslut (TU 1975/76:19, rskr 1975/76:209) om nedläggningsprövning. Föredraganden anser det emellertid rimligt att även de i dessa fall berörda regionerna får del av det föreslagna statsbidraget.

Den nya ordningen ger inte SJ samma roll som tidigare vid en ifrågasatt överflyttning till landsväg av persontrafik på en trafiksvag bana. SJ bör dock enligt föredraganden vara oförhindrat att komma in med förslag till driftomläggningar, om väsentliga förändringar i trafikefterfrågan och trafikmönster ändrat förutsättningarna för fortsatt järnvägsdrift på ett avgörande sätt.

Föredraganden framhåller slutligen att i det fall regeringen beslutar att en viss omläggning av persontrafiken inte bör komma till stånd, beroende på att länshuvudmannen motsätter sig en omläggning, bör det vara naturligt att överväga att huvudmannen övertar ansvaret för trafiken. Ställning till det lämpliga förfarandet bör dock enligt föredragandens mening tas från fall till fall.

När det gäller den framtida *godstrafiken* på järnväg anser föredraganden att samma principiella syn kan anläggas som beträffande persontrafiken. Lika uppenbara som järnvägens samhällsekonomiska fördelar är i trafikstarka relationer är enligt föredraganden de nackdelar från resurssynpunkt som järnvägstrafiken har i relationer där godsunderlaget är svagt. Uppsamlings- och distributionstransporter kan således i många fall ombesörjas på ett betydligt mindre resurskrävande sätt med vägfordon. Den framtida godstrafiken på järnväg bör enligt föredraganden koncentreras till sådana trafikuppgifter och det nät där järnvägens stordriftsfördelar kan göra sig gällande. På det nät som även på sikt bör bibehållas bör banan medge 20 tons axellast och en största tillåten hastighet av 70 km/tim.

Föredraganden framhåller emellertid att det f. n. saknas underlag för att på samma sätt som när det gäller persontrafiken kunna föreslå en indelning av järnvägsnätet för godstrafik. För en allsidig bedömning av godstrafiken på de trafiksvagaste bandelarna behövs det enligt föredraganden i första hand mer detaljerade uppgifter om trafikmängder. Vidare behövs tekniska uppgifter om bana och rullande materiel, uppgifter om tågrörelser, godsslag och

trafikanter m. m. Dessutom fordras uppgifter om de företagsekonomiska konsekvenserna av en trafikomläggning. Vidare bör de investeringar och det banunderhåll som skulle krävas på sikt vid fortsatt järnvägsdrift redovisas. Föredraganden avser föreslå regeringen att ge SJ i uppdrag att ställa samman sådana uppgifter för de – från godstrafiksynpunkt – trafiksvagaste bandelarna.

Den fortsatta handläggningen av en ifrågasatt onläggning av godstrafiken förutsätts enligt föredraganden bli följande. Det material som SJ levererar till kommunikationsdepartementet kan behöva kompletteras, t. ex. med hänsyn till en samtidig bedömning av den framtida persontrafiken på banan. Efter en sådan komplettering bör det tillgängliga materialet sändas ut till vederbörande länsstyrelse som bl. a. genom kommunernas hörande har att komplettera utredningen, i första hand vad gäller de regional- och lokaliseringspolitiska aspekterna. Kontakt kan därvid behöva tas med trafikanterna för att man skall få en bild av de problem som en trafikomläggning skulle medföra. Härefter bör det på kommunikationsdepartementet samlade utredningsmaterialet remitteras till totalförvarsmyndigheterna, Näringslivets trafikdelegation m. fl.

I den fortsatta beredningen inom departementet kommer enligt föredraganden samhällsekonomiska bedömningar att ingå, och stora krav kommer därvid att ställas på prognoser för den framtida trafikutvecklingen m. m. Varje ärende bör därefter slutligt prövas av regeringen. Föredraganden förutsätter vidare att om någon annan än de undersökta bandelarna skulle drabbas av ett så stort trafikbortfall att frågan om alternativa transportmöjligheter enligt SJ:s bedömning bör prövas, kommer SJ att aktualisera frågan i departementet.

Föredraganden understryker i sammanhanget att det förhållandet att frågan om fortsatt godstrafik på järnväg i vissa fall bör prövas ingalunda betyder att en trafikomläggning bör komma till stånd. Utfallet kan givetvis bli det motsatta, på grundval av det allsidiga material som kommer att läggas fram. I de fall en trafikomläggning blir aktuell kan den också bli begränsad till bara en del av den berörda linjen, eftersom det i många fall kan visa sig lämpligt att bibehålla trafiken på en delsträcka. Vid prövningen bör självfallet alla sådana möjligheter övervägas. Prövningen av godstrafiken kan därmed komma att omfatta olika alternativa sträckningar och blir då delvis av en annan karaktär än på persontrafiksidan, där i regel trafiken på hela linjen undersöks i ett sammanhang. Möjligheten att låta godstrafiken fortgå på t. ex. av kommuner ägda industristamspår bör också undersökas. Sådana lösningar behöver inte innebära någon kostnadsövertäring på kommunerna, eftersom dessa har möjlighet att ta ut avgifter från dem som nyttjar industristamspåret.

När det gäller godstrafiken på *smalspårsbanorna* finns enligt föredraganden endast två alternativ: antingen att nuvarande spår och trafik bibehålls så länge det är tekniskt och praktiskt möjligt eller att godstrafiker mer planmässigt flyttas över till landsväg.

Samtliga smalspårsbanor bör därför enligt föredraganden ingå i den grupp för vilken SJ får i uppdrag att ta fram basunderlaget för vidare behandling. Föredraganden anser emellertid att det inte kan uteslutas att det i något fall – när det gäller de något trafikstarkare bandelarna – kan finnas skäl att närmare pröva breddningsfrågan parallellt med nedläggningsprövningen. I uppdraget till SJ skall därför anges för vilken eller vilka smalspårsbanor prövning av breddningen erfordras.

Föredraganden framhåller vidare att handläggningsordningen även i fråga om godstrafiken kan få anpassas i de fall nedläggningsprövningen redan påbörjats. Detta gäller i första hand bandelarna Karlshamn–Ryd och Götene–Nossebro, där nedläggningsfrågan aktualiserats inom resp. region mot bakgrund av att järnvägen anses utgöra ett hinder från samhällsbyggnadssynpunkt och trafikunderlaget minskat väsentligt under senare år.

Beträffande konsekvenserna för trafikanterna vid en nedläggning av godstrafiken på en viss sträcka framhåller föredraganden att de företag som i dag är spåranslutna får en ny terminaltransport på landsväg, medan däremot andra som utnyttjar den aktuella banan redan i dag har en terminaltransport, som alltså behöver förlängas efter en nedläggning. Vid bedömningen av dessa frågor bör enligt föredraganden också beaktas att de stationer, till vilka omlastningen mellan järnväg och landsväg flyttas över, ofta är bättre utrustade vad gäller lastningsanordningar m. m. Vidare bör förändringarna i transportavstånd för den kvarvarande järnvägstransporten beaktas.

Totalt sett går det dock enligt föredraganden inte att komma ifrån att vissa företag kommer att drabbas av merkostnader i samband med en överflyttning av godstrafik till landsväg. Föredraganden anser det angeläget att dessa transporter bibehålls på kvarvarande järnvägssträcka så långt det är möjligt och anser det befogat att staten under en övergångsperiod lämnar viss ersättning för eventuella merkostnader. Ersättningen skall tjäna syftet att ge trafikanten tid att anpassa sig till ett förändrat läge. Vid beräkningen av ersättningen bör man utgå från trafikantens verkliga merkostnader för biltransport och omlastning, varvid även eventuella förändringar i järnvägsfrakten beaktas. I fråga om företag som inte varit spåranslutet bör vidare beaktas de minskade hanteringskostnaderna på grund av trafikomläggningen. Ersättningen bör lämnas av SJ i form av ett forslingsbidrag vid fraktavtals slutande och utgå med 100 % av de sålunda beräknade merkostnaderna under första året efter en driftomläggning. Därefter bör forslingsbidraget trappas ned med lika stora belopp varje år, så att det helt bortfaller efter sammanlagt fem år.

I första hand talar enligt föredraganden rent praktiska skäl för att ersättningen efter hand bör trappas ned till noll, men det är också så att företagets transporter till närbelägen järnvägsstation efter någon tid bör kunna integreras i övriga transporter på sådant sätt att man genom en rationell trafikuppläggning kan nedbringa kostnaderna.

Som villkor för att forslingsbidrag skall utgå bör enligt föredraganden

följande gälla. Företaget i fråga skall under de tre åren närmast före trafikomläggningen ha haft en omsättning av storleksordningen 50 järnvägs-vagnar per år. Företaget skall träffa sådant avtal med SJ om kombinerad bil-järnvägstransport att SJ svarar för hela transporten (eventuellt med hjälp av entreprenör för bilsträckan och omlastningen).

Trafikanten betalar SJ för frakten mellan berörda järnvägsstationer och forslingskostnaden minskad med forslingsbidraget. SJ lämnar i samband med anslagsframställningen varje år redovisning över de forslingsbidrag som lämnats och hemställer om ersättning härför över driftersättningsanslaget.

4.1.2 Utskottets överväganden

Utskottet ansluter sig till föredragandens och trafikpolitiska utredningens allmänna uttalanden om *järnvägens framtida möjligheter*. SJ bör ha goda möjligheter att utveckla både sin person- och godstrafik till gagn för medborgarna och näringslivet i olika delar av landet. Den moderna tekniken inom järnvägen kan således erbjuda snabba och effektiva transporter. Utskottet anser det därvid väsentligt att satsningen på järnvägen sker så att dess förutsättningar att göra sig gällande på ett samhällsekonomiskt sätt ökar.

Järnvägsnätet måste enligt utskottets mening även i fortsättningen – som förordas i motionen 1978/79:2397 – utgöra stommen i person- och godstrafiken, bl. a. med hänsyn till miljön, energin och trafiksäkerheten. Utgångspunkten för planeringen på järnvägsområdet måste vara att staten har ansvaret för såväl det interregionala riksnätet som det regionala bannätet.

Utskottet kan också ansluta sig till vad som anförts i motionerna 1978/79:951 (punkten 3 c) och 1978/79:2379 (punkten 4) att järnvägen måste spela en avgörande roll i ett framtida rikstäckande trafiksystem och att en långsiktig plan för järnvägsnätets utnyttjande bör utarbetas.

När det gäller *järnvägsnätets framtida utformning och funktion* i vad avser *persontrafiken*, finner utskottet – i allt väsentligt i överensstämmelse med vad som förordas i motionen 1978/79:951 (punkten 3 c) och motionen 1978/79:2397 (punkten 8) – det nödvändigt att i en funktionell prövning av olika järnvägslinjers roll i den regionala trafikorganisationen de regionala trafik-huvudmännen och kommunerna bör ges ett väsentligt inflytande. Utskottet anser det också, som anförts i motionen 1978/79:2379 (punkten 4), betydelsefullt att det blir tillräckligt rådrum i denna fråga. Utskottet anser i motsats till föredraganden att frågan om vilka banor som skall ingå i ett framtida regionalt persontrafiksystem bör avgöras först sedan de regionala trafik-huvudmännen fått möjlighet att överväga vilken roll järnvägen bör fylla inom sina resp. områden.

Vad utskottet härom anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Vad beträffar det i propositionen föreslagna *riksnätet* finner utskottet att detta, i enlighet med vad som föreslås i propositionen och i motionen 1978/79:2397 (punkten 9), bör kunna godtas. Med hänsyn till dessa bandelars betydelse för bl. a. den interregionala trafiken och till att en så långt möjligt fast grundval skapas för bl. a. SJ:s långsiktiga planering av persontrafiken och banupprustningar bör det enligt utskottets mening slås fast att berörda bandelar skall ingå i det framtida persontrafiknätet. Avgränsningen av riks nätet bör som framgår av propositionen inte ses som definitiv, utan ändringar bör framdeles kunna göras som ett resultat av de fortsatta utredningar angående olika trafiksvaga bandelars framtida utnyttjande som föreslås i det följande. Utskottet förutsätter dock att regeringen bereder riksdagen tillfälle ta ställning till de förslag till ändring av riks nätet för persontrafik som kan framkomma som en följd av dessa utredningar.

Vid avgränsningen av ett riks nät för persontrafik utgår utskottet ifrån att, som förordats i motionen 1978/79:2379, hänsyn tas till att riks nätet bör ge anknytning till grannlänternas järnvägsnät och att det bör främja en aktiv närings-, regional- och lokaliseringspolitik och tillgodose totalförsvars synpunkter.

I fråga om de trafiksvaga bandelar, vilka i propositionen föreslagits bli föremål för *prövning* av fortsatt persontrafik resp. *ytterligare utredning*, ansluter sig utskottet i allt väsentligt till vad som anförs i motionen 1978/79:2379 (punkten 4) och motionen 1978/79:2397 (punkten 7). Utskottet anser att i princip samtliga dessa bandelar bör bli föremål för ytterligare utredning inom ramen för den fortsatta regionala trafikplaneringen. De huvudmän eller de kommuner som kommer att ingå i en sådan organisation som enligt riksdagens beslut vid 1977/78 års riksmöte skall finnas för den lokala och regionala kollektivtrafiken i länen bör därvid enligt utskottets mening få möjlighet att förutsättningslöst överväga vilka bandelar som skall ingå i det framtida regionala och lokala persontrafiksystemet.

Om huvudmannen därvid föredrar att ersätta järnvägstrafiken med en förbättrad landsvägstrafik bör detta kunna ske. Utskottet anser, i enlighet med vad som förordats i detta avseende i motionerna 1978/79:1398 och 1978/79:2397, att någon kostnadsövertäring ej får ske från staten till kommuner och landsting.

Vad utskottet här anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Beträffande de bandelar där en nedläggningsprövning har inletts i enlighet med riksdagens tidigare fattade beslut (TU 1975/76:19, rskr 1975/76:209) bör dock hinder ej föreligga för ett fullföljande av prövningen i enlighet med vad som föreslås i propositionen i detta avseende.

Vad i det föregående anförts synes i allt väsentligt tillgodose yrkandena i motionen 1978/79:2356 om att riksdagen dels avvisar förslaget till indelning av det trafiksvaga bannätet, dels uttalar sig för att de regionala länshuvudmännen förutsättningslöst får pröva utformningen av det framtida järnvägs-

nätets indelning. Det gäller i huvudsak även vad som förordats i motionen 1978/79:2219 om järnvägsnedläggningar eller begränsningar av persontrafiken på vissa bandelar. På grund härav finner utskottet någon särskild åtgärd från riksdagens sida i anledning av motionerna i nämnda delar ej erforderlig.

Utskottet återkommer i det följande till frågan om statsbidragen till ersättningstrafik vid en nedläggning av persontrafiken på järnväg. Vidare återkommer utskottet (i avsnitt 4.4.2) till frågan om upprustning av inlandsbanan och andra trafiksvaga bandelar.

Av betydelse för huvudmännens och kommunernas ställningstagande till olika trafiksvaga bandelars utnyttjande i det lokala och regionala persontrafiksystemet torde bl. a. vara hur reglerna utformas för dels det statliga bidraget till ersättningstrafik på landsväg, dels ersättningen till SJ från kommuner och regionala trafikhuvudmän vid köp av trafiktjänster. När det gäller *frågan om statliga bidrag till ersättningstrafik på landsväg* har föredraganden förordat att berörda huvudmän skall vid en överflyttning av persontrafik till landsväg – utöver normalt stöd enligt förordningen (1978:443) om statligt stöd till viss kollektiv persontrafik – under fem år erhålla ett bidrag som svarar mot särkostnaderna för persontrafiken på järnväg minskat med trafikintäkterna. Efter fem år får det enligt föredraganden ankomma på det föreslagna transportrådet att pröva i vad mån det är skäligt att även fortsättningsvis ge det särskilda bidraget till berörda huvudmän. Utskottet anser sig emellertid, i enlighet med vad som anförs i motionen 1978/79:2379 (punkten 5) och yrkandet i motionen 1978/79:2246 (punkten 3) och motionen 1978/79:2397 (punkterna 10 och 12), ej kunna godta en ordning som innebär att det särskilda bidraget till huvudmannen normalt förutsätts upphöra efter fem år. En sådan förutsättning medför enligt utskottets mening en uppenbar risk för att en kostnadsöverbältring kan komma att ske på kommunerna.

De särskilda statsbidragen kan väntas innehåra en betydande fördel för de län som berörs, och ersättningstrafiken kan efter viss tid beräknas ha blivit helt integrerad i det regionala trafikprogrammet. Utskottet finner det därför rimligt att en utvärdering sker av bidraget efter fem år. Därefter bör en fortlöpande förändring av bidraget kunna ske med hänsyn till ändrade förutsättningar och förhållanden. Någon överbältring på kommunerna av kostnaderna för kollektivtrafiken på berörda sträckor får dock ej ske.

Vad utskottet här anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

När det gäller frågan om *länshuvudmännens ersättning till SJ* vid utnyttjande av tåg för lokal och regional trafik vill utskottet erinra om vad utskottet därom anförde vid behandlingen av propositionen 1977/78:92 om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik. Utskottet förutsatte då (TU 1977/78:28) – med anledning av dåvarande kommunikationsministerns uttalande om att han, om behov uppkommer av mera fastlagda riktlinjer för hur ersättningen till SJ bör regleras, var beredd att ta upp frågan till prövning –

att förslag härom snarast möjligt skulle framläggas. Utskottet uttalade också att viss erfarenhet av hur systemet fungerar i praktiken torde krävas och betonade vikten av att en uppföljning av frågan sker inom regeringen. Utskottet har också tidigare i år vid behandling av motionsyrkanden i denna fråga (TU 1978/79:15) uttalat att utskottet förutsätter att regeringen noga följer frågan och då så befinns påkallat vidtar nödvändiga åtgärder. I propositionen har föredraganden inte aviserat några åtgärder.

Utskottet finner emellertid, i enlighet med vad som anförs i motionen 1978/79:2379 (punkten 15 c) och motionen 1978/79:2397 (punkten 11), det nu vara nödvändigt att ange allmänna riktlinjer för hur ersättningen till SJ skall regleras när kommuner och landsting önskar köpa tjänster av SJ. Detta krävs för att underlätta huvudmännens planering och för att ge dem en realistisk möjlighet att diskutera alternativa trafiklösningar i områden med trafiksvaga bandelar. Regeringen bör före 1980 års utgång ha utarbetat sådana riktlinjer efter överläggningar med SJ och regionala trafikhuvudmän. Tillkomsten av allmänna riktlinjer av detta slag kan även ge en bättre grund för överenskommelser med SJ om utökning av trafikservicen på trafiksvaga bandelar och utnyttjande av det övriga järnvägsnätet, varvid dock skälig hänsyn måste tas till ev. behov av extra insatser och investeringar.

Vad utskottet i nu berörda delar anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Utskottet kan i övrigt godta den av föredraganden föreslagna *handläggningsordningen* för frågor om nedläggning av persontrafik resp. godstrafik på trafiksvaga bandelar. Utskottet tillstyrker också den av föredraganden föreslagna *ersättningen* till godstrafikanter som åsamkas merkostnader vid nedläggning av godstrafik.

I en rad motioner har yrkanden framförts om att en eller flera angivna bandelar skall ingå i riksnätet för persontrafik eller att ny utredning om vissa bandelars framtida trafikering skall göras eller att en upprustning och/eller utbyggnad av vissa bandelar skall ske. Utskottet har funnit att syftet med motionerna, vad gäller yrkandena om persontrafikens bevarande eller inordnande i riksnätet etc., i allt väsentligt synes bli tillgodosett om riksdagen godkänner vad utskottet i det föregående anfört.

Vidare har utskottet funnit att en stor del av de framlörda yrkandena om upprustning och/eller utbyggnad avser sådana bandelar eller är av sådan art att resultatet av de fortsatta utredningarna om olika bandelars framtida funktion rimligen måste avvaktas innan ställning kan tas till förslagen. Detta innebär dock inte att statens ansvar för underhållet på berörda sträckor får eftersättas. Utskottet vill i detta sammanhang erinra om dels den pågående – med länsplanering 1980 integrerade – regionala trafikplaneringen, dels vad utskottet i det föregående uttalat om vikten av att de regionala trafikhuvudmännen får tillfälle att pröva vilka bandelar som bör ingå i det regionala och lokala kollektivtrafiksystemet.

Under hänvisning till vad nu anförts och vad utskottet uttalar under investeringsavsnittet i det följande (4.4.2) finner utskottet att nedan nämnda motionsyrkanden om skilda bandelar är besvarade.

Det gäller motionen 1978/79:2219 i vad avser förslaget om en utbyggnad av järnvägen mellan *Övertorneå och Pajala*, motionen 1978/79:2393 om bandelarna *Boden–Haparanda* och *Övertorneå–Karungi* samt motionen 1978/79:2398 om järnvägslinjen *Övertorneå–Karungi*.

Det gäller likaledes motionerna 1978/79:536 och 1978/79:2310 om bandelen *Forsmo–Hoting*, motionerna 1978/79:2227, 1978/79:2396 om bandelen *Ljusdal–Hudiksvall* och motionen 1978/79:956 om sträckan *Gävle–Ockelbo–Bollnäs–Ljusdal*.

Vidare gäller det motionen 1978/79:1424 i vad avser *järnvägslinjer i Kopparbergs län*, motionen 1978/79:2226 (punkterna 1 och 2) om *Västerdalsbanan* och bandelen *Mora–Sveg*, motionen 1978/79:2377 (punkterna 1 och 2) om *inlandsbanan* och järnvägssträckan *Borlänge–Sälen* och motionen 1978/79:2381 om bandelarna *Borlänge–Malung*, *Malung–norra Dalarna* och *inlandsbanan*.

Det gäller även motionen 1978/79:2354 om *järnvägslinjerna i Värmlands län*, motionen 1978/79:2378 om bandelen *Mellerud–Bengtsförs–Arvika* och motionen 1978/79:2382 om bandelen *Lesjöfors–Kristinehamn*.

Likaledes gäller det motionen 1978/79:2355 om bandelen *Enköping–Uppsala*, motionen 1978/79:2388 om bandelen *Strängnäs–Åkers styckebruk*, motionen 1978/79:531 om den s. k. *Hästholmenbanan* och motionen 1978/79:1425 om bandelen *Gårdsjö–Håkantorp*.

Det gäller också motionerna 1978/79:2392 och 1978/79:2394 om bandelen *Lysekil–Smedberg*, motionen 1978/79:2380 om bandelarna *Karlsborg–Skövde* och *Falköping–Landeryd*, motionen 1978/79:2311 om bandelarna *Falköping–Landeryd*, *Gånghester–Ulricehamn* och *Borås–Varberg*.

Därtill gäller det motionen 1978/79:971 om *Västkustbanan*, motionen 1978/79:1426 om *Västkustbanan* och *Bohusbanan*, motionen 1978/79:1947 om järnvägslinjen *Halmstad–Nässjö*, motionen 1978/79:2386 om bandelen *Ystad–Tomelilla–Simrishamn* samt motionerna 1978/79:2383 och 1978/79:2384 om bandelen *Älmhult–Sölvesborg*.

Slutligen gäller det motionen 1978/79:941 om *järnvägstrafiken i Kalmar län*, motionen 1978/79:2228 om järnvägslinjerna *Västervik–Bjärka Säby* och *Västervik–Hultsfred–Växjö*, motionen 1978/79:2374 om bandelen *Västervik–Bjärka Säby*, motionen 1978/79:2375 om bandelarna *Jenny–Hultsfred–Växjö* och *Nässjö–Nybro*, motionen 1978/79:2385 om bandelarna *Växjö–Hultsfred* och *Nässjö–Nybro* och motionerna 1978/79:2353 och 1978/79:2376 om bandelen *Nässjö–Nybro*.

I motionen 1978/79:460 yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om en utredning med uppgift att utreda förutsättningarna för ett statligt övertagande av NKLJ-banan i Värmland. I motionen 1978/79:1939 hemställs att riksdagen hos regeringen uttalar att åtgärder vidtas för att överföra NKLJ i

statlig ägo och inordna banan i det övriga järnvägsnätet.

Utskottet vill med anledning härav framhålla att banan är i privat ägo och att hittills ingen framställning från ägarhåll om dess övertagande av staten aktualiserats eller aviserats. Enligt vad utskottet vidare erfarit har närmare 85 % av transportvolymen förts över till landsvägstransport.

Utskottet finner sig för sin del med hänvisning till det anförda inte kunna biträda motionärernas yrkanden och avstyrker därför motionerna i fråga.

4.2 Principer för ersättning till SJ:s trafiksvaga bannät (Utskottet s. 54)

4.2.1 Förslagen i propositionen

Föredraganden förordar beträffande ersättningen till SJ för driften av de trafiksvaga bandelarna att SJ även fortsättningsvis skall beviljas full ersättning för underskottet på trafiksvaga järnvägslinjer. Ersättningen föreslås liksom hittills bli baserad på en uppdelning av SJ:s bannät i ett affärsbanenät och ett ersättningsberättigat bannät.

I fråga om *principerna för avgränsningen av affärsbanenätet* ansluter sig föredraganden till trafikpolitiska utredningens uppfattning att till det ersättningsberättigade bannätet bör föras sådana bandelar, för vilka intäkterna inte täcker särkostnaderna. Föredraganden framhåller emellertid att större förändringar än nödvändigt inte bör göras i den uppdelning som vuxit fram genom de båda senaste separatredovisningarna, som baserats på trafiken år 1974 resp. år 1977. Vidare bör avgränsningen enligt föredraganden ges en större fasthet för att dels undanröja de diskussioner som nu återkommer vart tredje år i samband med de separatredovisningar som genomförs inom SJ, dels göra det lättare att i förväg beräkna de årliga ersättningsbeloppens storlek även på längre sikt och därmed bl. a. underlätta SJ:s planering. Med anledning härav förordar föredraganden att – jämfört med trafikpolitiska utredningens förslag – ytterligare ca 330 bankm skall föras till det ersättningsberättigade bannätet.

Affärsbanenätet bör enligt föredraganden omfatta totalt ca 5 390 bankm.

Den nya avgränsningen mellan affärsbanenätet och det ersättningsberättigade nätet bör enligt föredraganden tillämpas första gången i samband med 1981 års separatredovisning och kommer därmed att slå igenom på driftersättningen fr. o. m. budgetåret 1982/83.

Föredraganden biträder trafikpolitiska utredningens förslag att framdeles överföring av bandelar från affärsbanenätet till det ersättningsberättigade bannätet skall kunna ske, under förutsättning att SJ ger in framställning härom till regeringen. Föredraganden biträder också utredningens förslag att överföring av bandelar från det ersättningsberättigade nätet till affärsbanenätet får aktualiseras i samband med separatredovisningarna.

Även beträffande *principerna för beräkning av driftersättningen* ansluter sig

föredraganden till trafikpolitiska utredningens uppfattning att driftersättningen storlek liksom hittills bör beräknas på basis av en av SJ vart tredje år genomförd separatredovisning av ett ersättningsberättigat bannät som är avgränsat på sätt som framgått av det föregående. Redovisningen bör liksom hittills granskas av särskilda sakkunniga, som vid varje granskningstillfälle tillkallas av regeringen. Resultatet av granskningen får ligga till grund för regeringens och riksdagens prövning av anslagsbeloppet.

Föredraganden biträder även utredningens förslag till ändrad beräkningsmetodik beträffande dels kostnaderna för centralförvaltningen och resebyråverksamheten, dels kostnadsposter av engångskaraktär och en korrektionspost om 5 % på kostnadssidan. Vidare delar föredraganden den uppfattning som framförts av de sakkunniga som granskat 1975 års separatredovisning att det s. k. matarvärdet bör sättas till hälften av affärsbanenätets samtrafiköverskott.

De föreslagna nya beräkningsprinciperna bör enligt föredraganden tillämpas fr. o. m. 1981 års separatredovisning.

När det gäller *principerna för framräkning av ersättningsbeloppet* från basåret till gällande budgetår, bör enligt föredraganden hänsyn så långt möjligt tas till väntade konjunkturvariationer och till effekter av vidtagna rationaliseringar.

I fråga om framräkningen av matarvärdet ansluter sig föredraganden till vad departementschefen anförde i propositionen 1977/78:100 bil. 9 (s. 164), dvs. att basårets matarvärde bör bibehållas oförändrat under löpande treårsperiod.

De förordade principerna för framräkning av driftersättningen föreslås gälla fr. o. m. beräkningen av ersättningsbeloppet för budgetåret 1980/81.

4.2.2 Utskottets överväganden

Utskottet delar föredragandens bedömning beträffande det önskvärda i att en fasthet i avgränsningen mellan affärsbanenätet och det ersättningsberättigade bannätet uppnås och tillstyrker de i propositionen föreslagna *principerna för avgränsningen av affärsbanenätet*.

Av samma skäl tillstyrker utskottet de av föredraganden förordade *principerna för beräkning av den årliga ersättningen* till SJ för driften av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. Utskottet har inte heller något att erinra mot de av föredraganden förordade *principerna för framräkning av driftersättningen* under perioden mellan två separatredovisningar.

4.3 Marknadsförings- och taxeätgärder (Utskottet s. 57)

4.3.1 Förslagen i propositionen

Av grundläggande betydelse för ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av SJ:s resurser och för järnvägens möjligheter att hävda sig på

transportmarknaden är enligt föredraganden – förutom tillräckliga investeringsmedel – det kostnadsansvar som belastar trafiken och som får sitt uttryck i prissättningen av transporttjänsterna. En avlastning av SJ:s kostnadstäckningskrav för bannätet, som enligt föredraganden av flera skäl är motiverad, kan därför verksamt bidra till att åstadkomma ett ur samhälls-ekonomisk synvinkel mer effektivt utnyttjande av SJ:s resurser. Genom den i det föregående föreslagna avlastningen av SJ:s kapitalkostnader för bannätet blir det enligt föredraganden möjligt för SJ att tillämpa en prissättning som bättre ansluter till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Detta har enligt föredraganden sin största betydelse i persontrafiken, eftersom SJ där inte har samma praktiska möjligheter till prisdifferentiering som i godstrafiken.

Föredraganden finner det naturligt att kostnadsavlastningen beräkningsmässigt knyts till avskrivningar och förräntningskrav för sådana anläggningar i form av bana, bangårdar, stationer m. m., som behövs för att tågtrafik skall kunna bedrivas och som för järnvägens del i huvudsak är oberoende av trafikens omfattning och variation. De årliga kapitalkostnaderna för sådana anläggningar uppgick budgetåret 1977/78 till ca 182 milj. kr. och beräknas i 1979/80 års prisnivå uppgå till ca 215 milj. kr., varav ca 65 milj. kr. utgör ränta på den del av statskapitalet som kan hänföras till dessa anläggningar.

Föredraganden betonar att anknytningen till de nämnda anläggningsobjekten endast bör vara beräkningsmässig. En reell anknytning av kostnadsavlastningen till bestämda anläggningsobjekt skulle bl. a. försvåra SJ:s investeringsprioritering. I stället förordas en ordning som innebär att motsvarande belopp varje år ställs till SJ:s förfogande genom en generell och i förväg bestämd nedsättning av avskrivningarna, förräntningskravet samt statskapitalet. Därigenom ges SJ enligt föredraganden möjlighet att sänka sina biljettpriser och genomföra de rabattförsök som redovisats i SJ:s remissyttrande över trafikpolitiska utredningens slutbetänkande. Genom att den ekonomiska ramen kan beräknas i förväg för längre perioder, bör SJ också få större möjlighet att planera sin verksamhet på lång sikt.

I sammanhanget tar föredraganden upp SJ:s förslag i remissyttrandet att ersättningen för företagsekonomiskt olönsamma åtgärder bör baseras på affärsmässigt grundade offerter från SJ till statsmakterna. Föredraganden har inget att erinra mot den grundläggande tanken bakom offertprincipen, nämligen att, i den mån statsmakterna vill införa samhällsekonomiskt eller socialt motiverade prissänkningar och rabatter vid SJ, så bör statsmakterna också lämna det bidrag som erfordras för att göra dessa åtgärder kommersiellt intressanta för SJ. Eftersom förutsättningarna kan förändras snabbt på trafikområdet, anser dock föredraganden det inte lämpligt att statsmakterna tar ställning i detalj till rabattnivåer, rabattavgränsningar etc. I stället bör statsmakterna ange den ekonomiska ramen för försök med rabatter m. m. och den huvudsakliga inriktning som man vill att åtgärderna skall ha. Det får

sedan ankomma på SJ att detaljutforma åtgärderna inom dessa ramar och riktlinjer samt redovisa utfallet av försöken till regeringen när man har vunnit tillräckliga erfarenheter.

Föredraganden framhåller vidare att det är väsentligt att den ekonomiska ramen för sådana rabattförsök m. m. utgår med i förväg fastställda belopp och inte endast konstateras i efterhand som en resultatförsämring. Att SJ avlastas betalningsansvaret för vissa fasta kostnader får enligt föredraganden inte innebära att kravet på att täcka övriga kostnader med intäkter slopas. Kravet på kostnadstäckning utgör nämligen ett viktigt incitament till effektivitet i verksamheten, vilket utgör ett väsentligt led i en samhällsekoniskt effektiv prissättning.

Inom den ekonomiska ram som ställs till SJ:s förfogande – och som främst är betingad av samhällsekonisk hänsyn – bör det enligt föredraganden ankomma på SJ att vidta lämpliga pris- och marknadsföringsåtgärder. Åtgärderna skall utformas så att de stimulerar till ökat resande och bidrar till ett högre utnyttjande av befintliga resurser. Åtgärderna får dock inte innebära någon försämring av resevillkoren för studerande och pensionärer.

Föredraganden tar också upp frågan om *samordning av taxorna för kollektivtrafiken* och erinrar därvid om att en del av olägenheterna med snittaxan försvann sedan SJ slopat snittaxan vid beräkning av avgift för kombinerade tåg- och bussresor i relationer med alternativa SJ-tåg/bussförbindelser. Vidare crinrar föredraganden om att förutsättningar skapats för regionalt samordnade taxor genom riksdagens beslut om samordnat regionalt huvudmannaskap för kollektivtrafiken (TU 1977/78:28, rskr 1977/78:364).

Föredraganden finner det emellertid angeläget att samordningen av taxorna för regionala kollektivtrafikresor kompletteras med en ytterligare samordning av taxorna för interregionala resor. Innan man tar ställning till en sådan utökad samordning av taxorna bör frågan enligt föredraganden dock studeras närmare. En rad problem måste lösas innan en sådan samordning kan komma till stånd. Det gäller främst frågorna om biljettförsäljning och kostnadsavräkning mellan olika trafikföretag och/eller trafikhuvudmän. Ökade administrationskostnader måste vägas mot de fördelar som kan vinnas. Många olika alternativ med olika ambitionsnivå för samordningen är tänkbara. Föredraganden avser med anledning härav att ta initiativ till en utredning om denna fråga.

När det gäller trafikpolitiska utredningens förslag att öka *vikts- och avståndsdregressiviteten* och slopa *värde tarifferingen i SJ:s godstaxa* framhåller föredraganden att det i princip bör ankomma på SJ att bedöma effekterna av sådana marknadsåtgärder. Föredraganden avser därför inte att ta några initiativ i denna fråga.

Däremot ansluter sig föredraganden till trafikpolitiska utredningens uppfattning att *samverkan mellan lastbils- och järnvägstrafik* bör stimuleras genom införandet av en speciell tariff för transport av enhetslaster tur och retur mellan större transportcentra. En linjetariff av det slag SJ föreslagit i sitt

remissyttrande över trafikpolitiska utredningens slutbetänkande skulle enligt föredraganden vara en värdefull stimulans för en trafik i samverkan. Föredraganden anser vidare att tariffens nivå, såsom SJ föreslagit, bör kunna vara avvägd så att den är företagsekonomiskt lönsam, utan att de positiva effekterna av tariffen därigenom går förlorade. Föredraganden avser därför att senare föreslå regeringen att en linjetariff införs av det slag som SJ föreslagit. Den föreslås gälla för mer omfattande och regelbundna transporter av enhetslaster och påhängsvagnar mellan SJ:s enhetslastterminaler. Föredraganden förordar vidare att SJ bör vara berättigat att sätta ned avgiften om det är förenligt med verkets ekonomiska intressen.

4.3.2 Utskottets överväganden

Utskottet har redan i det föregående – vid behandlingen av den i propositionen föreslagna avlastningen av statens järnvägars kapitalkostnader för bannätet – framhållit att utskottet i huvudsak ansluter sig till de av föredraganden förordade målen och riktlinjerna för kostnadsavlastningen. De prissänkningar inom i första hand persontrafiken som möjliggörs genom den föreslagna kostnadsavlastningen skapar enligt utskottets mening förutsättningar för en mer marginalkostnadsanpassad prissättning. Denna bör i sin tur leda till ett mer effektivt utnyttjande av järnvägens resurser och till en från samhällsekonomisk synpunkt bättre trafikfördelning i landet.

Utskottet vill i anslutning härtill erinra om vad utskottet i det föregående uttalat, nämligen att den föreslagna kostnadsavlastningen bör bli bestående i sina huvuddrag under så lång tid att de fulla effekterna av prisförändringarna kan utvärderas innan ev. ändringar vidtas.

Beträffande den av statens järnvägar i sammanhanget föreslagna s. k. offertprincipen delar utskottet föredragande statsrådets uppfattning. Statsmakterna bör enligt utskottets mening ange de ekonomiska ramar för samhällsekonomiskt och socialt motiverade prissänkningar m. m. och den huvudsakliga inriktningen av sådana åtgärder. Det bör emellertid ankomma på statens järnvägar att detaljutforma åtgärderna inom dessa ramar och riktlinjer. Utskottet vill i anslutning härtill betona att utskottet förutsätter att de planerade taxe- och rabattåtgärderna i princip utformas på sådant sätt, att inga grupper av resenärer får försämrade resevillkor.

Utskottet delar även föredragandens uppfattning att ett införande av en s. k. *linjetariff* av det slag som SJ föreslagit bör kunna stimulera utvecklingen av kombinerade väg/järnvägstransporter. Beträffande taxenivån anser utskottet det rimligt att SJ liksom i övrigt bör få rätt att ge affärsmässigt betingade fraktnedsättningar.

I motionerna 1978/79:951 (punkten 3 c), såvitt nu gäller, 1978/79:961, 1978/79:2379 (punkten 4), såvitt nu gäller, och 1978/79:2397 (punkten 13), såvitt nu gäller, framhålls angelägenheten av att med olika medel, bl. a.

taxeåtgärder, bryta tendensen att alltmer gods överförs från järnväg till landsväg.

Utskottet vill i anledning härav framhålla det angelägna i att möjligheterna prövas att även genom andra *taxeåtgärder* än vad som berörts i det föregående stimulera och utveckla godstransporterna på järnväg. Utskottet finner det således av såväl samhällsekonomiska som trafiksäkerhets-, miljö- och energiskäl angeläget att ett ökat utnyttjande av järnvägen, framför allt vid långväga landtransporter, kommer till stånd. Det är viktigt att taxor och service för främst styckegodstrafiken utformas så att de blir attraktiva för SJ:s kunder. Det är enligt utskottet angeläget att SJ utreder frågan om en försöksverksamhet i denna riktning. Det bör stå SJ fritt att bestämma den närmare inriktningen av ett sådant rabattförsök. Efter avslutad utredning, som bör bedrivas med största skyndsamhet, bör SJ för regeringen redovisa förutsättningarna för en försöksverksamhet. På grundval av SJ:s utredning bör regeringen därefter ta ställning till vilka vidare åtgärder som bör vidtas.

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

Genom vad utskottet nu har anfört torde syftet med motionerna 1978/79:951 (punkten 3 c), 1978/79:961, 1978/79:2379 (punkten 4), och 1978/79:2397 (punkten 13), samtliga motioner såvitt nu är i fråga, vara tillgodosett.

Förutom *taxeåtgärder* vill utskottet peka på betydelsen av att även andra åtgärder vidtas för att åstadkomma ett mer effektivt utnyttjande av järnvägen och öka dess attraktivitet och konkurrensförmåga, i fråga såväl om person- som godstrafik. Av stor vikt är därvid investeringarna. För att kunna vidta erforderliga förbättringar av banstandarden, öka trafik- och driftsäkerheten, anskaffa lok, vagnar och godshanteringsutrustning, modernisera och bygga ut stationer och godsterminaler m. m. krävs således investeringsmedel. Utskottet återkommer emellertid till frågan om behovet av investeringsmedel och de motionledes framförda yrkandena beträffande SJ:s investeringsanslag och dess användning i det följande (se avsnitt 4.4.2).

Andra åtgärder – som inte är primärt beroende av tillgången på investeringsmedel – är t. ex. ökat samarbete med andra trafikföretag, förstärkt marknadsföring och förbättringar av servicen gentemot både resenärer och godstrafikanter. När det gäller persontrafiken vill utskottet bl. a. understryka betydelsen av att resenärerna har tillgång till klimatskyddade väntutrymmen och kan få trafikinformation m. m. även på tider då stationerna är obemänskade. Enklare och mera lättlästa tidtabeller och en förbättrad tidtabellspanpassning mellan olika trafikmedel är exempel på andra åtgärder som minskar väntetider och ökar de kollektiva trafikmedlens attraktivitet.

När det gäller godstrafiken vill utskottet i likhet med vad som yrkas i motionen 1978/79:2397 (punkten 15) särskilt peka på de möjligheter till ytterligare effektivisering av transportsystemet och de utomordentliga förutsättningar att erbjuda olika transportköpare samlade transportlösningar som

ett utvidgat samarbete mellan de i SJ-koncernen ingående företagen – SJ, SVELAST, ASG, GDCG m. fl. – borde kunna ge. Utskottet förutsätter, med hänsyn till vad som anförs i propositionen om betydelsen av ett ökat samarbete och en ökad samverkan mellan olika trafikföretag och trafikmedel, att regeringen vidtar erforderliga åtgärder för att få till stånd ett ökat *samarbete* mellan de i SJ-koncernen ingående företagen.

Under hänvisning till vad här anförts finner utskottet någon särskild åtgärd från riksdagens sida med anledning av motionen 1978/79:2397 (punkten 15) ej påkallad.

Av betydelse när det gäller att förbättra samarbetet och samordningen inom persontrafiken är givetvis frågan om *taxesamordning*. Utskottet vill med anledning av den i propositionen aviserade utredningen om samordning av taxorna för interregionala resor erinra om att riksdagen flera gånger har uttalat sig för att en så långt möjligt gemensam tåg- och busstaxa bör komma till stånd. I anledning av vad föredraganden anført om att förutsättningar skapats för regionalt samordnade taxor genom riksdagens beslut om samordnat regionalt huvudmannaskap för kollektivtrafiken (prop. 1977/78:92, TU 1977/78:28, rskr 1977/78:364) vill utskottet också erinra om att även behovet av en snar lösning av denna fråga har ökat som en följd av den beslutade reformen. I flera län har således regionala trafikhuvudmän redan bildats eller är under bildande och ett omfattande trafikplaneringsarbete har påbörjats. Utskottet vill i sammanhanget även peka på det förhållandet att det av statens järnvägar planerade slopandet av tur- och returbiljetterna borde kunna underlätta en taxesamordning.

Vidare vill utskottet framhålla angelägenheten av att frågan om giltigheten av s. k. regionala rabattkort vid resor med tåg i vissa relationer löses.

Utskottet förutsätter att den i propositionen aviserade utredningen får i uppdrag att arbeta skyndsamt. Enligt utskottets mening bör frågan om samordning av taxorna för SJ:s järnvägstrafik med SJ:s busstrafik och annan statsägd buss- och diligenstrafik behandlas med förtur.

Vad utskottet här anført synes i huvudsak överensstämma med vad som anförs i motionerna 1978/79:2377 (punkten 3) och 1978/79:2379 (punkten 15 b) om en samordning av taxorna för olika kollektiva färdmedel.

Det synes också i allt väsentligt överensstämma med vad som anförs i motionen 1978/79:2397 (punkten 13) om samordnade taxor för kollektivtrafiken.

Detsamma gäller motionerna 1978/79:744, 1978/79:973, 1978/79:2226 (punkten 3) om borttagande av snittaxan och motionen 1978/79:2389 om att riksdagen uttalar att den aviserade utredningen om samordning av taxorna skyndsamt tillsätts.

Vad utskottet här anført bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Vad utskottet sålunda anført om olika åtgärder att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet och vad utskottet i det föregående anført om

principerna för en ny trafikpolitik och om det framtida järnvägsnätet synes i allt väsentligt överensstämma med vad som anförs i motionen 1978/79:534 om åtgärder för att öka kollektivresandet. Utskottet finner därför någon särskild riksdagens åtgärd i anledning av motionen ej påkallad.

I motionerna 1978/79:275, 1978/79:326 och 1978/79:965 yrkas att riksdagen som sin mening uttalar att *änkor*, som uppnått 60 års ålder, alternativt uppburit hustrutillägg, skall ges möjlighet att få pensionärsrabatt på statens järnvägar. I princip samma yrkande framförs även i motionen 1978/79:273.

Utskottet har tidigare vid behandlingen av likartade motioner, senast vid 1977/78 års riksmöte (TU 1977/78:19), inte ansett sig kunna tillstyrka dem. Inte minst har därvid hänsyn tagits till de gränsdragningsproblem gentemot andra grupper som ett bifall till yrkandena skulle medföra. Hänsyn har vidare tagits till att en översyn av principerna för taxesättningen inom bl. a. persontrafiken vid SJ pågick inom den trafikpolitiska utredningen. I och med att förslag nu föreligger om en avlastning av SJ:s kapitalkostnader för bannätet, vilken skulle möjliggöra långtgående prissäänkningar för resor med SJ, och med hänsyn till att de nämnda avgränsningsproblemen alltjämt kvarstår, är utskottet ej berett att tillstyrka motionerna. Desamma avstyrks därför.

I motionen 1978/79:1412 yrkas att riksdagen hos regeringen anholder om sådan ändring i SJ:s författningar att *studerande* äger rätt att lösa även enkelbiljett i andra klass med 50 % rabatt. Utskottet vill i anledning av motionen framhålla, att de av SJ planerade taxe- och rabattåtgärderna kommer – enligt vad utskottet har erfarit – för studerande liksom för andra grupper att gälla både vid enkel- och returreisa. Om de planerade taxe- och rabattåtgärderna genomförs synes syftet med motionen bli helt tillgodosett. Under hänvisning härtill finner utskottet ej någon åtgärd av det slag motionärerna förordar erforderlig. Motionen avstyrks därför.

I motionen 1978/79:455 yrkas att riksdagen hos regeringen anholder om att SJ får i uppdrag att utreda möjligheterna att införa *årskort* på andra klass järnväg. Under hänvisning till de av SJ planerade taxe- och rabattåtgärderna – som enligt vad utskottet har erfarit även innefattar en sänkning av priset med 30 % på SJ:s rabattkort för andra klass – och vad utskottet härom anfört är utskottet ej berett att tillstyrka motionen. Det får enligt utskottets mening ankomma på SJ att inom ramen för sedvanliga marknadsmässiga bedömningar avgöra om ett särskilt årskort för resor i andra klass kan införas. Motionen avstyrks därför.

I motionen 1978/79:1960 begärs att riksdagen hos regeringen anholder att en översyn av SJ:s bestämmelser om *åldersgräns* för barnbiljetter i syfte att höja denna från nuvarande 12 år till 16 år åter initieras.

Utskottet vill med anledning härav anföra att de av SJ planerade taxe- och

rabattåtgärderna innebär – enligt vad utskottet har erfarit – bl. a. en betydande ökning av familjerabatterna. Utskottet vill även erinra om att diskussioner pågår på nordisk basis om åldersgränserna och att olika åldersgränser gäller för olika trafikmedel. Det senare torde bl. a. få betydelse för den utredning om taxesamordning som aviserats. Under hänvisning till vad utskottet här anfört, ävensom till vad utskottet anfört i det föregående om förslaget till avlastning av SJ:s kapitalkostnader för bannätet, är utskottet ej berett tillstyrka motionen. Motionen avstyrks således.

I motionen 1978/79:639 yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller att den trafikpolitiska utredningen får i uppdrag att snabbutreda frågan om en 50-procentig *taxesänkning* av SJ:s personbefordran och liknande justeringar för godstrafiken. Under hänvisning dels till att trafikpolitiska utredningen avslutat sitt arbete, dels till förslagen i propositionen och vad utskottet härom anfört avstyrks motionen.

I motionen 1978/79:378 yrkas att riksdagen hos regeringen begär att åtgärder vidtas att i högre utsträckning hålla *väntsalar* öppna för resenärer. Utskottet delar motionärernas uppfattning beträffande angelägenheten av att de problem, särskilt vintertid, som motionärerna påtalar så långt möjligt elimineras eller reduceras genom olika åtgärder. Under hänvisning till vad utskottet i det föregående anfört om betydelsen av att förbättra trafikservicen finner utskottet att någon särskild åtgärd från riksdagens sida i anledning av motionen inte är påkallad.

I motionen 1978/79:747 begärs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående transport av *cykel* och annat gods på tåg. Då ett system av den typ motionären förordar synes svårt att förena med den utformning tågtrafiken normalt har i Sverige och det får förutsättas att SJ kontinuerligt värderar och prövar olika förslag till rationaliseringar och förändringar av servicen är utskottet ej berett tillstyrka motionen. Densamma avstyrks således.

I motionen 1978/79:1942 yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att SJ:s *kommunikationstabell* förtydligas. Enligt vad utskottet har erfarit pågår inom SJ arbete med att göra en för allmänheten enklare och mer lättläst tidtabell. Under hänvisning härtill avstyrker utskottet motionen.

4.4 Investeringsfrågor m. m. (Utskottet s. 64)

4.4.1 Förslagen i propositionen

I propositionen framhålls att kvaliteten på de trafiktjänster som järnvägen kan erbjuda i konkurrens med personbilar, bussar och flyg är av minst lika avgörande betydelse för *persontrafikens* utveckling på järnväg som priset. Viktiga kvalitetsfaktorer är restidens längd, bekvämligheten, turtätheten och

säkerheten. Förbättringar i dessa avseenden kräver enligt föredraganden som regel investeringsmedel.

Restidens längd beror bl. a. på banans standard. Det är därför enligt föredraganden viktigt att SJ kan fullfölja upprustningen av huvudlinjernas spårstandard för högre hastigheter. Det är också viktigt att de mindre starkt trafikerade linjerna rustas upp till en godtagbar standard.

Högre banstandard ger också bekvämare resor och kan på det sättet bidra till att öka järnvägens attraktionskraft. Det är väsentligt att tågen erbjuder en standard och service som stimulerar till ökat resande. Vagnparkens standard behöver enligt föredraganden höjas genom nyanskaffning och ombyggnad. Omfattningen och karaktären av beställningar av nya personvagnar får dock enligt föredraganden bli beroende av hur planerna på höghastighetståg utvecklas.

Föredraganden framhåller att de tekniska förutsättningarna för höghastighetståg undersöks f. n. Om de tekniska problemen kan lösas och om det visar sig finnas ekonomiska förutsättningar för att införa sådana tåg i större skala, kan de förändra järnvägens konkurrensförutsättningar ganska radikalt och ge högst påtagliga trafikökningar.

Föredraganden framhåller också att järnvägens säkerhet är en viktig del av dess attraktionskraft och att det därför även finns starka kommersiella skäl som talar för en hög prioritering av säkerhetsinvesteringarna.

I propositionen framhålls vidare att det även när det gäller *godstrafiken* finns en klar tendens till att kvaliteten på transporttjänsterna tillmätts en ökande betydelse. Det är därför enligt föredraganden viktigt att SJ kan inrikta sitt arbete på att öka järnvägstransporternas kvalitet i fråga om snabbhet, regularitet och godsbehandling, vilket i betydande utsträckning kräver investeringar i moderna lok och vagnar, ökad linjekapacitet och bangårdskapacitet samt terminaler och hanteringsutrustning.

Föredraganden erinrar om att regeringen i årets budgetproposition förordat en oförändrad investeringsram för SJ för budgetåret 1979/80 i avvaktan på den trafikpolitiska propositionen. Föredraganden erinrar även om att regeringen i anknytning till varvspropositionen (prop. 1978/79:49, NU 1978/79:17, rskr 1978/79:115) dels uppdragit åt SJ att upphandla en planerad tågfarja hos svenskt varvsföretag, dels avser att ställa medel till förfogande via AMS för en linjekomläggning på västkustbanan mellan Halmstad och Getinge och för upprustning av den s. k. Lysekilsbanan mellan Lysekil och Smedberg. Dessa arbeten beräknas kosta totalt 120 milj. kr.

I anslutning till en redogörelse för SJ:s investeringsplaner (s. 91–97) för den närmaste tioårsperioden förordar föredraganden att

1. statens järnvägar inom ramen 15 000 kr. får träffa hyresköpavtal med EUROFIMA (Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire),
2. till Järnvägar m. m. för budgetåret 1979/80 anvisa ett investeringsanslag av 870 700 000 kr.

Föredraganden har därvid – med hänsyn till bl. a. pågående överläggningar mellan SJ och AB Storstockholms Lokaltrafik om lokaltrafikens framtida utformning i Stockholmsområdet – inte räknat in några medel för byggande av ett ytterligare dubbelspår på sträckan *Ålvsjö–Flemingsberg* eller en dubbelring av spårsystemet på hela sträckan *Ålvsjö–Järna*. Medel har däremot beräknats för en fortsatt upprustning av *inlandsbanan* på sträckorna Storuman–Östersund och Brunflo–Sveg. Föredraganden förordar således dels att sträckan Storuman–Östersund rustas upp till en standard som medger att personförande tåg kan framföras med en största hastighet av 90 km/tim och att en axellast om 20 ton kan medges i godstrafik vid en största hastighet av 70 km/tim, dels att sträckan Brunflo–Sveg rustas upp till samma godstrafikstandard. I avvaktan på att kostnaderna för denna upprustning närmare preciseras av SJ räknar föredraganden för budgetåret 1979/80 med en medelsförbrukning om 15 milj. kr. för upprustning av inlandsbanan.

Förutom upprustningen av inlandsbanan, räknar föredraganden med investeringar på det ersättningsberättigade bannätet om sammanlagt 49 milj. kr. för budgetåret 1979/80. Av detta belopp avser 5 milj. kr. särskilda investeringsåtgärder på bandelar som föreslås ingå i riksnätet för persontrafik och på vilka hastighetsnedsättningar för persontrafiken är aktuella.

Föredraganden framhåller i anslutning till redogörelsen för SJ:s investeringsbehov och långsiktiga planer att SJ har i skrivelse den 14 februari 1979 begärt att en tjänst på avdelningschefsnivå med beteckningen Cp inrättas vid SJ. Avsikten är att innehavaren av en sådan tjänst skall ha ansvaret för planeringen i företaget. Föredraganden anser att det finns skäl att snabbt förstärka planeringsfunktionen inom SJ och anser det därför angeläget att nu inhämta riksdagens godkännande av att en sådan tjänst får inrättas vid SJ. Det ankommer enligt föredraganden på regeringen att besluta om bl. a. tidpunkten för genomförandet av förslaget.

Föredraganden tar också upp frågan om *en förlängning av ostkustbanan* till Umeå. Enligt föredragandens mening skulle en sådan förlängning av ostkustbanan – som av SJ beräknats dra en direkt investeringskostnad om ca 870 milj. kr. i 1973 års pris- och lönenivå – ha begränsade positiva regionalekonomiska och näringspolitiska effekter. Förbättringarna skulle främst hänföra sig till persontrafiken genom de restidsförkortningar som en förlängning möjliggör. Effekten härav skulle dock bli begränsad med hänsyn till att en betydande del av resorna sker med nattåg och att det finns möjlighet att utnyttja flyg i berörda relationer för resor på dagtid med krav på snabbhet. För godstrafiken till och från de större industrierna inom det område som skulle beröras av en förlängd ostkustbana, finns enligt föredraganden andra lösningar. Det gäller närmast möjligheterna att anlägga industrispår med anknötning till redan befintligt järnvägsnät eller att utnyttja enhetslasttekniken.

En summering av de olika effekterna av en förlängning av ostkustbanan ger enligt föredraganden vid handen att mycket begränsade förbättringar

transportmässigt sett erhålls till en för samhället hög kostnad. En förlängning för dessutom med sig bieffekter i form av minskat antal sysselsättningstillfällena i vissa inlandsorter. En förlängning av ostkustbanan kan därför enligt föredraganden inte vara något samhällsintresse under överskådlig framtid. I anledning härav och med hänvisning till att en relativt stor outnyttjad kapacitet finns på norra stambanan och att möjligheter föreligger för berörda industrier att skapa alternativa transportlösningar är föredraganden inte heller beredd att tillstyrka en fortsatt och mera detaljerad utredning om en förlängning av ostkustbanan.

När det gäller frågan om industrispår erinrar föredraganden om att SJ i april 1974 efter Kungl. Maj:ts uppdrag lämnade en utredning av de ekonomiska och driftmässiga förutsättningarna för att anlägga ett industrispår till Mo och Domsjö AB:s anläggningar i *Husum*. Utredningen har i enlighet med uppdraget genomförts tillsammans med berörda industriföretag, Örnsköldsviks kommun, länsstyrelsen i Västernorrlands län och arbetsmarknadsstyrelsen.

Totalkostnaden beräknades i 1974 års prisnivå till 68 milj. kr., varav huvuddelen, ca 59 milj. kr., skulle falla på arbetsmarknadsstyrelsen. Arbetsmarknadssituationen i regionen har hittills inte varit sådan att det motiverat igångsättning av arbetena. I 1979 års prisnivå uppskattas totalkostnaden enligt föredraganden till ca 100 milj. kr.

4.4.2 Utskottets överväganden

Utskottet delar föredragandens uppfattning om investeringarnas betydelse för att, genom bl. a. förbättringar av banstandarden, modernisering och utbyggnad av lok- och vagnpark, godsterminaler m. m. och ökning av trafik- och driftsäkerheten, ytterligare höja kvaliteten på järnvägens transporttjänster och därmed ge järnvägen möjligheter att spela den centrala roll den bör ha inom i första hand det interregionala person- och godstransportsystemet. När det gäller investeringsmedlen vill emellertid utskottet starkt understryka vikten av att SJ erhåller ökade resurser för att bygga ut kapaciteten och förbättra servicen. Det gäller både på kort sikt och på längre sikt.

På kort sikt vill utskottet bl. a. peka på det behov av extraordinära insatser för att förbättra *driftsäkerheten* under vinterförhållanden – i fråga om både närtrafiken i storstadsområdena och fjärtrafiken – som dokumenterats genom den gångna vinterns erfarenheter. Detta måste enligt utskottets mening ges hög prioritet. Vidare kan en tidigareläggning av vissa investeringar krävas till följd av det ökade resande som kan förutses om de av SJ planerade prissänkningarna genomförs.

Det finns också enligt utskottets mening behov av att i snabbare takt genomföra den upprustning av de trafiksvaga banorna som föredraganden förordar.

I sammanhanget vill utskottet understryka angelägenheten av att statens ansvar för underhållet av hela den nuvarande *inlandsbanan* slås fast och att en

fortsatt målmedveten upprustning av banan sker.

När det gäller investeringarna i Storstockholmsområdet vill utskottet erinra om att SJ har begärt medel för projektering av ett nytt dubbelspår intill det befintliga på sträckan *Älvsjö–Flemingsberg*. Detta spår skulle kunna bli en första etapp av ett dubblerat spårssystem mellan Älvsjö och Järna. Utskottet anser att den av SJ föreslagna projekteringen bör komma till stånd. Sammantaget anser utskottet således att skäl finns för en höjning av SJ:s investeringsram för budgetåret 1979/80 utöver vad föredraganden föreslagit. Utskottet återkommer härtill i det följande.

Vad utskottet här anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Även på sikt är det enligt utskottets mening angeläget att SJ får möjlighet att fortlöpande driva upprustningen av framför allt sådana olönsamma bandelar som föreslås ingå i riksnätet för persontrafik så att dessa banor kan fylla avsedd funktion och erbjuda en rimlig och konkurrenskraftig resestandard. Inom persontrafiken krävs därutöver investeringsmedel för en successiv förnyelse och utökning av vagnparken, varvid inte minst de handikappades behov måste beaktas.

Inom godstrafiken är det väsentligt att SJ får bättre möjligheter att ta hand om det långväga godset, bl. a. genom utbyggnad av kapaciteten och höjning av transportstandarden. Det är också angeläget att utvecklingen av kombinerade transporter inte hämmas av brist på investeringsmedel. För att bl. a. underlätta samverkan mellan olika trafikmedel är det vidare av största vikt att ett funktionellt terminalsystem byggs upp i landets olika delar.

Gemensamt för person- och godstrafiken föreligger också behov av fortsatta säkerhetsinvesteringar, såsom fjärrblockering, automatiskt tågstopp, ökat vägskydd och radioutrustning på tågen.

Med hänsyn till de omfattande investeringsplaner och ytterligare tillkommande investeringsönskemål som redovisats av SJ för den närmaste tioårsperioden anser utskottet att regeringen bör uppdra åt SJ att redovisa en långsiktig, projektindelad, *investeringsplan*. Större investeringsprojekt bör därvid etappindelas, för att bl. a. göra det möjligt att i större utsträckning än hittills använda järnvägsinvesteringar i sysselsättningsskapande syfte. Vidare kan vissa investeringar, såsom upprustning av bandelar, även ha betydelse ur regionalpolitisk synvinkel. Med en sådan plan bör det också bli lättare att ur olika aspekter utvärdera alternativa användningar av tillgängliga investeringsmedel och att företa sådana nödvändiga sektorsövergripande avvägningar som berörs i propositionens planeringsavsnitt.

För Storstockholmsregionens del föreligger enligt utskottets mening behov av en mer ingående analys av de framtida utbyggnadsbehoven inom järnvägssystemet. Det gäller för trafiken såväl norr som söder om Stockholm och i fråga om både person- och godstrafiken. Enligt utskottets mening bör därför regeringen uppdra åt SJ att utreda de framtida förutsättningarna för den spårbundna gods- och persontrafik som berör *Stockholmsregionen*.

Vad sålunda anförts synes i huvudsak tillgodose vad som förordas i

motionerna 1978/79:638, 1978/79:951 (punkten 3 d), 1978/79:1427, såvitt gäller inlandsbanan, och 1978/79:2246 (punkten 2). Vad utskottet anfört synes också i allt väsentligt tillgodose yrkandena i motionerna 1978/79:963, 1978/79:2397 (punkterna 14 och 16) och 1978/79:2400 (punkten 3), såvitt gäller anläggande av en station vid Flemingsberg.

Vad utskottet här anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

I motionen 1978/79:2379 (punkten 14) yrkas att riksdagen beslutar att till Järnvägar m. m. för budgetåret 1979/80 anvisa ett investeringsanslag av 895,7 milj. kr. och i motionen 1978/79:2397 (punkten 17) yrkas att för budgetåret 1979/80 anvisas ett investeringsanslag av 945,7 milj. kr. Vidare begärs i motionen 1978/79:1427 att riksdagen beslutar anvisa ökade investeringsmedel för fortsatt upprustning av inlandsbanan m. m.

Under hänvisning till vad förut anförts om investeringsbehoven på kort sikt finner utskottet att investeringsramen för nästa budgetår bör höjas med 75 milj. kr. utöver vad regeringen föreslagit till 945,7 milj. kr. Motionen 1978/79:2397 tillstyrks således i denna del.

I motionen 1978/79:323 begärs att riksdagen beslutar att hemställa hos regeringen om åtgärder för att projektera en genomgripande ombyggnad och upprustning av järnvägsstationen *Södertälje södra* och i motionen 1978/79:635 begärs likaledes att riksdagen uttalar att en omfattande upprustning och ombyggnad av *Södertälje södra* järnvägsstation snarast bör komma till stånd. Motionärerna pekar därvid särskilt på behovet av upprustning och handikappanpassning av förbindelserna till och mellan perrongerna som går via smala och branta trappor. Vidare begärs i motionen 1978/79:2400 (punkten 3), såvitt nu är i fråga, att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om ombyggnad av stationen vid *Södertälje södra*. Motionärerna framhåller därvid att stationen har ett stort behov av upprustning och handikappanpassning.

Med anledning härav vill utskottet erinra om att utskottet tidigare (TU 1977/78:12) har uttalat att frågan om upprustning och utbyggnad av den aktuella stationen i första hand måste prövas av SJ i samband med den fortlöpande investeringsplanering som sker inom verket och att utskottet förutsatte att de av motionärerna omnämnda förhållandena beaktas vid den prioritering som sker. Utskottet hyser fortfarande samma uppfattning i principfrågan. Av betydelse i sammanhanget är vidare dels att frågor om trafikeringen och utbyggnad av pendeltågstrafiken i Storstockholmsområdet regleras i det s. k. pendeltågsavtalet mellan SJ och Stockholms läns landsting, dels att mycket stora anspråk på investeringsmedel för åtgärder på järnvägs-systemet i Storstockholmsregionen synes föreligga. Under hänvisning härtill, ävensom till vad utskottet i det föregående anfört om att uppdrag bör ges SJ att utreda de framtida förutsättningarna för den spårbundna gods- och persontrafik som berör Storstockholmsregionen, finner utskottet någon särskild riksdagens åtgärd i anledning av motionerna i berörda delar ej påkallad.

I motionen 1978/79:324 hemställs att riksdagen hos regeringen begär förslag rörande en upprustning av SJ:s *järnvägsstationer* i enlighet med vad som anförts i motionen. I densamma påtalas att järnvägsstationernas underhåll allvarligt eftersatts. Stationerna anses sålunda behöva rustas upp. Ljusare färger, trivsammare möblering och konstverk i väntsalarna efterlyses. Skötrum för resande med småbarn anses böra finnas på större stationer. Åtgärder som underlättar för handikappade anses också behövas. Även arbetslokalerna för SJ:s anställda behöver enligt motionen rustas upp. I motionen 1978/79:1405 yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller att SJ får i uppdrag att utarbeta en plan för de i motionen omnämnda underhållsbehoven i fråga om järnvägsstationerna.

Såsom erinrats om i den förstnämnda motionen framhöll utskottet (TU 1974:8) med anledning av en motion i samma syfte till 1974 års riksdag att utskottet i och för sig fann det önskvärt att järnvägsstationerna upprustas och får en tidsenligare gestaltning. Utskottet förutsatte dock att SJ i sin fortlöpande investeringsplanering och sina årliga anslagsframställningar beaktar behovet därav. Då utskottet alltjämt är av samma uppfattning avstyrks under hänvisning härtill de nu aktuella motionerna.

I motionen 1978/79:969 yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ i samråd med Svenska kommunförbundet, Riksförbundet för hembygdsvård, riksantikvarieämbetet och i de enskilda fallen berörd kommun bör eftersträva bevarande av så många kulturhistoriskt värdefulla *stationshus* och andra järnvägsbyggnader som möjligt. Motionärerna har därvid själva erinrat om att SJ har stor förståelse för kulturhistoriska synpunkter av det slag som anförts i motionen samt att ytterligare kontakter mellan SJ och Riksförbundet för hembygdsvård i dessa frågor planeras. Vidare erinras om det utredningsarbete som pågår inom den s. k. byggnadsvårdsutredningen.

Under hänvisning härtill och i avvaktan på resultatet av planerade överläggningar och pågående utredningsarbete kan utskottet inte finna något särskilt uttalande i frågan från riksdagens sida f. n. påkallat och avstyrker därför motionen i fråga.

I motionen 1978/79:530 yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av möjligheterna att tillföra SJ-verkstäderna i *Bollnäs* nya arbetsobjekt för att åstadkomma en positiv utveckling. I motionen 1978/79:742 begärs att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om SJ:s verksamhet i *Bollnäs*, innebärande främst att ett bättre utnyttjande av verkstadens personal och materielresurser m. m. skall komma till stånd.

Med anledning härav vill utskottet i likhet med vad som skedde vid föregående riksmöte erinra om den av 1972 års höstriksdag (prop. 1972:133, TU 1972:22, rskr 1972:332) beslutade ändringen av SJ:s regionala organisation. Som en väsentlig del häri ingick att de tidigare till driftdistrikten knutna driftverkstäderna – med deras på serviceunderhåll inriktade verksamhet –

skulle sammanföras med de under chefen för maskinavdelningen sorterande industriellt arbetande huvudverkstäderna med tillhörande lokala enheter. Omorganisationen beräknades på några års sikt möjliggöra betydande rationaliserings- och effektivitetsvinster, bl. a. i form av minskning av personalbehovet avseende såväl administrativ personal som verkstads-personal.

Den successiva moderniseringen av SJ:s lok- och vagnpark har också medfört att behovet av underhåll minskat samtidigt som verksamheten rationaliserats. Viss överkapacitet har till följd härav uppkommit i verkstäderna, vilket i sin tur lett till viss omfördelning av arbetena mellan de olika verkstäderna samt – genom naturlig avgång – successiv minskning av arbetsstyrkan. Vid den anpassning av verkstadsrörelsens omfattning till SJ:s verksamhet i stort som visat sig nödvändig kan av skilda skäl hänsyn inte enbart tas till en verkstad utan bedömningarna måste avse samtliga verkstäder. Utskottet förutsätter dock alltså att härvid även arbetsmarknads- och regionalpolitiska synpunkter i vederbörlig mån beaktas. Vidare utgår utskottet från att den yrkeskunskap som nu finns vid verkstäderna tillvaratas. Det är också viktigt att vid den upprustning av järnvägen som utskottet har förordat SJ:s reparations- och serviceberedskap utnyttjas i största möjliga utsträckning. Detta bör av riksdagen ges regeringen till känna.

I motionen 1978/79:945 hemställs att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförts om *kommunikationsradio* på SJ:s lok.

Av vad föredraganden anför i propositionen framgår att radiotekniken alltmer anlitas vid transportledning och rangeringsarbeten. Tågorderradio för kommunikation mellan lok och trafikledning finns nu på sträckan Riksgränsen–Luleå samt inom Stockholmsonrådet. Utbyggnad planeras. Personal som arbetar utmed spåret kan kommunicera med tågledningen med hjälp av drifradio. Likaså används kommunikationsradio vid växlingsarbete. Såsom förut nämnts har i den föreslagna investeringsramen för nästa budgetår bl. a. räknats med en utbyggnad av ett system med trafikradio. Systemet kommer att tas i bruk successivt med början under budgetåret 1979/80. Fram till budgetåret 1981/82 beräknas 550 dragfordon vara utrustade med trafikradio. Drifradionätet beräknas om fem à sex år vara utbyggt på hela affärsbanenätet och vissa delar av det ersättningsberättigade nätet. Utskottet finner det såväl av säkerhetsskäl som med hänsyn till arbetsmiljön angeläget att utbyggnaden av kommunikationsradion i möjligaste mån påskyndas och förutsätter också att så sker. Någon särskild framställning i ämnet till regeringen från riksdagens sida anser utskottet under hänvisning till det anförda ej erforderlig.

I motionen 1978/79:568 yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller att åtgärder vidtas så att statens järnvägar planerar och investerar för allt snabbare tågförbindelser i *Mälardalen* och därmed stimulerar till en mer balanserad utveckling inom denna region.

Motionärerna framhåller att den snabba tekniska utvecklingen på järnvägsområdet skapar förutsättningar för en sådan utveckling som anges i motionen. Restiden skulle enligt motionärerna kunna sänkas till 30 minuter mellan exempelvis Stockholm och Enköping, 45 minuter Stockholm–Västerås och 50 minuter Stockholm–Eskilstuna om den typ av tåg som redan finns i andra länder sattes in på linjerna i Mälardalen.

Utskottet vill i anledning härav erinra om vad som redovisats i propositionen om de pågående proven med höghastighetståg och arbetet med att ta fram ett säkert underlag för att kunna göra en kommersiell och samhälls-ekonomisk bedömning av frågan om höghastighetståg skall införas i större skala på det svenska järnvägsnätet. Utskottet erinrar vidare om vad i det föregående anförts om en investeringsplan för SJ. Under hänvisning härtill och i avvaktan på resultatet av de pågående proven med höghastighetståg finner utskottet någon särskild åtgärd från riksdagens sida i anledning av motionen ej påkallad. Motionen avstyrks därför.

I motionen 1978/79:743 yrkas att riksdagen i skrivelse till regeringen som sin mening ger till känna vad som i motionen anförts angående användningen av de nya *motorvagnarna*. Motionären förordar att de planer som nu finns för användningen av de nya motorvagnar som beställts redovisas och att riksdagen bör tillse att en tillfredsställande snabb och bekväm trafik med de nya motorvagnarna kommer till stånd på det trafiknät som i dag trafikeras med föråldrade rälsbussar. Vidare framhåller motionären vikten av att berörda banor upprustas och att tidtabellerna anpassas så att goda förbindelser erhålls med stambanorna.

Utskottet, som delar motionärens uppfattning om det angelägna i att snabbare och bekvämare förbindelser med stambanorna i möjligaste mån skapas på berörda banor, vill i sammanhanget erinra om vad utskottet i det föregående anført om behovet av en investeringsplan för SJ innefattande bl. a. upprustning av trafiksvaga bandelar. När det gäller frågan om på vilka bandelar de nya motorvagnarna bör sättas in anser emellertid utskottet att det lämpligen bör ankomma på SJ att – med hänsyn till behov och trafik- och drifttekniska förutsättningar m. m. – avgöra detta. Vad beträffar frågan om tidtabellsanpassningen vill utskottet även erinra om den avvägning som måste göras mellan önskemål om kort restid och krav på uppehåll vid olika mellanstationer för att tillgodose lokalbefolkningens behov. Under hänvisning till vad sålunda anförts avstyrks motionen i fråga.

I motionen 1978/79:2387 yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts angående anläggande av *industrispår mellan Örensköldsvik och Husum*. Motionärerna anför att det f. n. råder stor arbetslöshet inom transport-, byggnads- och anläggningssektorn inom Örensköldsviksområdet och att ett igångsättande av anläggning av industrispår till Husum skulle hjälpa upp sysselsättningssituationen för berörda yrkesgrupper.

Utskottet vill i anledning härav erinra om vad föredraganden anført i propositionen, nämligen att en utredning av de ekonomiska och driftmässiga förutsättningarna för att anlägga ett industrispår till Mo och Domsjö AB:s anläggningar i Husum utförts år 1974. Totalkostnaden beräknades i 1974 års prisnivå till 68 milj. kr., varav huvuddelen skulle falla på arbetsmarknadsstyrelsen. I propositionen framhålls vidare att arbetsmarknadssituationen i regionen hittills inte har varit sådan att den har motiverat igångsättning av arbetena och att totalkostnaden i 1979 års prisnivå kan uppskattas till ca 100 milj. kr.

På grundval av vad sålunda anförts förutsätter utskottet att det aktuella projektet övervägs – tillsammans med andra projekt i berört område och i andra delar av landet – inom ramen för den fortlöpande sysselsättningspolitiska, regionalpolitiska och trafikpolitiska planeringen och ärendehan- dlingen som sker i regeringskansliet. Under hänvisning härtill anser utskottet att någon särskild åtgärd från riksdagens sida i anledning av motionen inte är påkallad.

I motionen 1978/79:962 begärs att riksdagen hos regeringen anhåller om snabb utredning beträffande *ostkustbanans* om- och utbyggnad och anslutning norrut.

I anledning härav vill utskottet erinra om vad föredraganden anført i propositionen, nämligen att en förlängning av ostkustbanan skulle ge mycket begränsade förbättringar transportmässigt sett till en för samhället hög kostnad. Enligt föredraganden hänför sig förbättringarna främst till persontrafiken, genom de restidsförkortningar som en förlängning av banan möjliggör. Effekten härav är dock begränsad med hänsyn till att en betydande del av resorna sker med nattåg och att det finns möjlighet att utnyttja flyg i berörda relationer för resor på dagtid med krav på snabbhet.

Av den på grundval av en förlängd ostkustbana genererade ökningen av järnvägens godstrafik har ca 80 % beräknats komma från Örnsköldsviksområdet och då främst Husum. För transporter till och från berörda industrier i detta område finns enligt föredraganden andra lösningar. Det gäller främst användning av kombinerade väg/järnvägstransporter med utnyttjande av enhetslastteknik, alternativt anläggande av ett industrispår från befintligt järnvägsnät, vilket berörts i det föregående.

De regionalekonomiska och näringspolitiska effekterna av en förlängning av ostkustbanan – som i 1973 års pris- och lönenivå har beräknats dra en direkt investeringskostnad av ca 870 milj. kr. för sträckan Härnösand/Kramfors–Umeå – skulle också bli begränsade enligt föredraganden. Dessutom skulle en förlängning föra med sig bieffekter i form av minskat antal sysselsättningstillfällen i vissa inlandsorter. På grundval av en samlad bedömning av de beräknade effekterna av en förlängning av ostkustbanan har föredraganden funnit sig ej kunna tillstyrka en fortsatt och mera detaljerad utredning av projektet.

Utskottet har för sin del, under hänvisning till vad här anförts, ej funnit tillräckliga skäl föreligga för att, såsom motionären yrkar, hos regeringen begära en snabb utredning av det aktuella projektet. Motionen ifråga avstyrks därför.

Av samma skäl avstyrks de delar av motionen 1978/79:2219 som avser förslag om en förlängning av ostkustbanan mellan Örnsköldsvik och Umeå.

När det gäller föredragandens förslag i övrigt i förevarande avsnitt har utskottet inte funnit anledning till erinran. Utskottet tillstyrker således att SJ bemyndigas att utöver investeringsramen träffa avtal om hyresköp av rullande materiel med det av de europeiska järnvägsförvaltningarna samägda bolaget EUROFIMA inom en ram av 15 milj. kr.

Utskottet tillstyrker också föredragandens förslag att SJ, som ett led i en förstärkning av planeringsfunktionen, får inrätta en tjänst på avdelningschefs nivå med beteckningen Cp. Det är enligt utskottets mening önskvärt att särskilt den långsiktiga planeringen inom företaget förstärks, bl. a. med hänsyn till de stora krav på investeringar som synes föreligga och som kräver en noggrann utvärdering, prioritering och planering. Utskottet vill här erinra om vad utskottet tidigare anført om en långsiktig investeringsplan för SJ. En förstärkning av planeringsfunktionen synes även angelägen för att järnvägens möjligheter i ett framtida transportsystem till fullo skall kunna tillvaratas och därmed bidra till en samhällsekonomiskt riktig utveckling av transportmarknaden.

5 Vägpolitiken och trafiksäkerheten (Utskottet s. 78)

5.1 Förslagen i propositionen

Under förevarande avsnitt behandlar föredraganden dels vägpolitiken, dels trafiksäkerheten.

När det gäller *vägpolitiken* hänvisar föredraganden inledningsvis till att riksdagen behandlade den framtida vägplaneringen m. m. hösten 1977 (prop. 1977/78:10, TU 1977/78:10, rskr 1977/78:95). Riksdagen godtog därvid förslag beträffande bl. a. förändringar i vägplaneringssystemet och inrättandet av beredningsgrupper på länsnivå.

Vad beträffar utformningen av nuvarande vägplanering anför föredraganden bl. a. att denna är baserad på samhällsekonomiska överväganden. Kännetecknande för en sådan planering är att såväl planeringsorganisation som planeringens innehåll och bedrivande är så utformad att frågor rörande välgångsart, utformning och inbördes prioritering blir allsidigt bedömda. Härmed garanteras att den samhällsekonomiska målsättningen blir styrande för planeringen. Planeringen måste emellertid enligt föredraganden ske med

utgångspunkt i vissa förutsättningar. En sådan utgör en bedömning av det troliga framtida ekonomiska utrymmet, en annan de rådande samhällsvärderingarna av de olika aspekter som skall beaktas i planeringen. Det gäller bl. a. trafiksäkerhets-, miljö-, framkomlighets- och bärighetsaspekter. De båda senare har betydelse inte minst från regionalpolitisk synpunkt.

Vidare hänvisas till att en revidering skett av de tidigare flerårs- och fördelningsplanerna under år 1978 och att nya planer avseende perioden 1979–1988 har upprättats. Revideringen har skett inom ramen för det ändrade vägplaneringssystemet. Genom att vägplaneringen numera omfattar ett bättre beslutsunderlag, som för varje aktuellt vägbyggnadsobjekt ingående beskriver de samhällskonsekvenser som ett genomförande av objektet medför, har myndigheter och organ i större utsträckning än tidigare möjlighet att aktivt delta i planeringen.

Genom det nya vägplaneringssystemet och den regionala trafikplaneringen har enligt föredraganden förutsättningar skapats för att i ökad utsträckning samordna vägplaneringen med övrig samhällsplanering, såsom den regionalpolitiska planeringen och kommunernas fysiska planering.

I propositionen redogörs i fortsättningen för innehållet i den av regeringen utfärdade förordningen (VVFS 1978:01) om flerårsplan och fördelningsplan rörande väg- och gatuhållningen som beslutades inför revideringen av flerårs- och fördelningsplanerna. Det framhålls att förordningen ger uttryck för en klar strävan att öka trafiksäkerheten men också möjliggöra väsentliga insatser dels för kollektivtrafiken, dels på det lågtrafikerade mindre och medelstora vägnätet. Insatser på detta vägnät anges vara nödvändiga för att förbättra näringslivets transportförutsättningar och för att öka tillgängligheten till arbete, service m. m. för glesbygdsbefolkningen.

Uppläggningsen av och innehållet i den nu genomförda planeringen innebär enligt föredraganden ett stort steg framåt i strävandena att decentralisera statlig planering och att få till stånd en samordning av sektorplanering med övrig planering.

Vidare anføres att vägplaneringen har nått ett utvecklingsskede som innebär att det skulle vara olämpligt om statsmakterna gick in med en mer långtgående styrning av denna än vad som f. n. sker genom den typ av allmänna direktiv som ges inför varje planeringsomgång. Det framhålls som väsentligt att inte centralisera en i dag långt driven decentraliserad planering. Föredraganden pekar på att vägverket under senare år som underlag för sina anslagsframställningar gett förslag till direkt operativa mål som skulle ingå i ett vägpolitiskt program. Föredraganden förklarar sig ha förståelse för att den ansvariga myndigheten vill ha så konkret uttalade mål som möjligt för väghållningens olika delar för att planeringen av verksamhet och resurser skall underlättas. Det framhålls emellertid att antagande av de mål som vägverket har angett skulle innebära en årlig ökad belastning på statsbudgeten av ca 400 milj. kr. samt en därefter årlig mer eller mindre automatisk uppräkning av väganslagen. Ett sådant system skulle innebära att

regering och riksdag får en minskad rörelsefrihet vid den årliga budgetprövningen. Det nuvarande planeringssystemet med bakomliggande allmänna direktiv ger vidare kommuner och länsorgan möjlighet att spela den viktiga roll som de har i vägplaneringen, nämligen att bedöma vad som med utgångspunkt i förhållandena i den egna regionen är den bästa framtida konkreta satsningen på vägsidan.

Föredraganden hänvisar till att man i slutet på 1950-talet och i början av 1960-talet diskuterade om inte statsmakterna borde ta ställning till någon form av vägplan för landet. Detta skulle enligt föredraganden innebära att regering och riksdag bestämde när och till vilken standard olika vägvägsnitt skulle utbyggas. Ett sådant förfarande skulle vidare medföra att vägplaneringen i dess nuvarande form blev överflödigt. Kvar skulle i stort sett stå enbart produktionsplaneringen av vägobjekten.

Enligt föredragandens mening bör en vägpolitik formuleras mot bakgrund av de nu genomförda ändringarna i vägplaneringssystemet, dvs. ändringar som har medfört en mer decentraliserad och samhällsekonomiskt inriktad planering. Därmed finns det inte längre behov av någon detaljerad styrning av vägbyggnadsverksamheten från statsmakternas sida.

När det gäller *inriktningen enligt flerårs- och fördelningsplanerna* anför föredraganden bl. a. att en utvärdering av de upprättade flerårsplanerna ger vid handen att ca 70 % av de framtida investeringarna avser åtgärder på riksvägnätet och ca 30 % åtgärder på länsvägnätet. Om man även tar hänsyn till antaganden om storlek och fördelningen av beredskapsmedel och andra konjunkturstimulerande medel samt de driftmedel som avsätts till mindre förbättringsarbeten konstateras att över 50 % av de beräknade framtida väginvesteringarna kommer att avse åtgärder på länsvägnätet.

Kommuner och länsstyrelser har, för de vägobjekt som har tagits upp i flerårsplanerna, angett de olika effekter som de bedömt vara mest väsentliga. En fördelning av vägobjektens kostnader på dessa effekter visar att ungefär en fjärdedel av kostnaderna ger trafiksäkerhetshöjande effekter. Mellan 15 och 20 % av kostnaderna ger vidare effekter av regionalpolitisk betydelse, vari innefattas bl. a. förbättrad bärighet på vägarna. Mellan 10 och 20 % av kostnaderna avser förbättrade förhållanden för bl. a. gång- och cykeltrafiken. Också åtgärder för att minska restiden på vägarna har haft stor betydelse vid prioriteringen av vägobjekt i flerårsplanerna.

Sammanfattningsvis anges att kommuner och länsstyrelser har framhållit effekter som trafiksäkerhet, regionalpolitik och restidsminskning som de mest väsentliga när det gäller såväl riks- som länsvägobjekt. För länsvägar har vidare i stor utsträckning effekter för bl. a. gång- och cykeltrafik beaktats. Miljöeffekterna har bedömts vara mer väsentliga vid prioriteringen av riksvägsobjekten. I flerårsplanerna ingår byggande av förbifarter samt ombyggnad och förbättring av genomfarter i ca 200 tätorter, åtgärder som bedöms medföra förbättringar av trafiksäkerheten och miljön i dessa orter.

Vidare anføres att motorvägsbyggandet enligt flerårsplanerna kommer att minska framöver. Under den kommande tioårsperioden beräknas ca 7 mil motorväg komma att börja byggas.

Även i fördelningsplanen för statskommunala vägar och gator har trafiksäkerhetsåtgärder av kommuner prioriterats så att en fjärdedel av den totala satsningen ger direkta trafiksäkerhetseffekter. Därutöver har prioriterats åtgärder som ger effekter för kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken. Även miljö- och framkomlighetseffekter har tillmätts stor betydelse.

Mot bakgrund av den lämnade redovisningen konstaterar föredraganden att de nya flerårs- och fördelningsplanerna för perioden 1979–1988 ligger väl i linje med den inriktning som har angetts i förordningen om flerårsplan och fördelningsplan rörande väg- och gatuhållning.

I propositionen behandlas härefter frågan om *statsbidrag till cykelvägar*. Föredraganden hänvisar inledningsvis till att den s. k. cykeltrafikutredningen (1976:04) i betänkandet (Ds K 1978:7) Statsbidrag till cykelvägar föreslog att kommunerna skall kunna få statsbidrag till anläggningar för cyklister.

Trots att de nya flerårs- och fördelningsplanerna i väsentlig utsträckning innefattar åtgärder som främjar gång- och cykeltrafiken anser föredraganden att skäl nu talar för att även särskilda anläggningar för cykeltrafik kan bli bidragsberättigade.

Föredraganden anför att regeringen tidigare i år, bl. a. på förslag av statskontrollkommittén i betänkandet (Ds Kn 1979:3) Ökat kommunalt väghållningsansvar, bemyndigat henne att tillsätta en särskild utredning med uppgift att göra en total översyn av de bestämmelser som gäller för statsbidragsgivningen till kommunernas väg- och gatuhållning. Härvid kommer också frågan om statsbidrag till cykelvägar att behandlas. Föredraganden anser emellertid att förutsättningar bör skapas för en statsbidragsgivning till cykelvägar utan att invänta utredningens resultat.

Förutom den nuvarande statliga bidragsgivningen till viss väg- och gatuhållning skulle därmed samtliga kommuner kunna erhålla bidrag för cykeltrafikanläggningar.

Statsbidrag bör utgå till kommuner för byggande av cykelvägar och till andra typer av åtgärder för att underlätta cykeltrafik. Bidraget bör utgå med 50 % av kostnaderna för anläggningar som ligger utanför exploateringsområden och statens väghållningsansvar. Ett villkor för bidrag bör vara att cykelvägarna tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov. Det bör åvila länsstyrelserna att upprätta erforderliga planer som underlag för bidragsgivningen och att besluta om till vilka cykelvägsobjekt bidrag skall utgå. Det understryks att detta inte är att se som någon ny bidragsform utan fastmer som en utvidgning av den nuvarande statsbidragsgivningen till viss kommunal väg- och gatuhållning.

Föredraganden förklarar vidare att hon under innevarande år avser att

föreslå regeringen en förordning som reglerar bidragsgivningen i enlighet med vad som förordats. Förslag om den nivå som statsbidragsgivningen totalt bör ligga på kommer därefter att föreläggas riksdagen i nästa års budgetproposition.

Föredraganden övergår här efter till att behandla *den framtida inriktningen av väghållningen*. Det framhålls till en början att den femåriga verksamhetsplan avseende åren 1979–1983 – femårsplan drift – som vägverket upprättat under år 1978 är baserad på förutsättningarna att serviceåtgärder kan utföras i erforderlig utsträckning för att upprätthålla trafiksäkerhet och framkomlighet samt att underhållsåtgärder kan ske i en omfattning som svarar mot den förslitning som sker av vägnätet. Vidare förutsätts att förbättringsåtgärder kan ske i en sådan utsträckning att driftpersonalen erhåller en årsbalanserad sysselsättning.

Utnyttjandet och vidmakthållandet av dagens relativt väl utvecklade vägnät är enligt föredraganden i stor utsträckning beroende av de driftinsatser som görs. Därför anses att en förutsättning för ett väl fungerande framtida vägtransportsystem är en fortsatt prioritering av driftverksamheten. Pågående forsknings- och utvecklingsarbete med att kartlägga olika driftåtgärders effekter för trafikanterna kommer härvid att ge ett underlag som möjliggör att på ett bättre sätt än f. n. avgöra i vilken utsträckning en sådan prioritering bör ske gentemot byggnadsverksamheten.

När det gäller de framtida väginvesteringarna kan enligt föredraganden två principiellt skilda inriktningar väljas. En innebär en strikt effektivitet sinriktning, dvs. att försöka uppnå så stora förbättringar av trafiksäkerhet, framkomlighet, bärighet och miljö som möjligt med tillgängliga resurser. Det innebär sannolikt att de regionala skillnaderna i den nuvarande vägtrafikstandarden kommer att bestå eller accentueras. Ett annat alternativ är att så långt möjligt försöka utjämna de regionala skillnaderna i transportstandarden. En sådan inriktning medför att man totalt sett för landet får en lägre trafiksäkerhets- och framkomlighetshöjning än vid en effektivitet sinriktad satsning. Å andra sidan kan man enligt föredraganden på sikt garantera människor och företag i landets olika delar en vägstandard som i väsentliga delar är lika.

Föredraganden redovisar i det följande sin syn på inriktningen av de framtida väginvesteringarna och behandlar därvid trafiksäkerhets-, tillgänglighets- och miljöaspekterna samt även beläggnings- och bärighetsfrågorna.

Beträffande trafiksäkerhetsaspekterna anför föredraganden bl. a. att generellt sett torde en fortsatt prioritering av driftverksamheten kombinerad med en intensifierad forsknings- och utvecklingsverksamhet inom området ge goda förutsättningar för ett från trafiksäkerhetssynpunkt fruktbarande resultat.

Vägverket har i sina senare anslagsframställningar diskuterat nivåer för den framtida vägbyggnadsverksamheten utifrån en målsättning som innebär

att antalet trafikolyckor inte skall öka i framtiden, dvs. en effektivitetsmålsättning. För att nå målsättningen att antalet trafikolyckor inte skall öka krävs enligt vägverket bl. a. en ökad satsning på vägbyggandet. Till detta anför föredraganden att trafikolycksutvecklingen självfallet är beroende både av vägbyggnadsåtgärder och av andra trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder samt erinrar om att antalet trafikolyckor under senare år varit i stort sett oförändrat trots det kraftigt ökade trafikarbete som skett. De upprättade flerårs- och fördelningsplanerna innefattar också en markerad satsning på trafiksäkerheten.

Den statsbidragsgivning som har föreslagits för utbyggnad av cykelvägar liksom den satsning som kan förväntas av kommunerna på trafiksäkerhetsområdet kommer enligt föredraganden också att verksamt bidra till en reduktion av antalet trafikolyckor. Framför allt gäller det olyckor där oskyddade trafikanter är inblandade.

Avslutningsvis anføres att tillgängliga resurser inom vägsektorn måste på mest effektiva sätt användas för att minska antalet olyckor på vägarna. Den inriktning som de nya flerårs- och fördelningsplanerna återspeglar liksom övriga planerade och förväntade åtgärder kommer att innebära en ökad satsning på trafiksäkerheten. Vad beträffar tillgänglighetsaspekterna understryker föredraganden att det sekundära och tertiära vägnätet fyller en stor funktion när det gäller att ge människor i glesbygd möjlighet att nå kvalificerad service och en differentierad arbetsmarknad. Framkomligheten på detta vägnät har också stor betydelse för näringslivet. Dålig bärighet och tjälskador leder oftast till ökade transportkostnader.

I den fortsatta vägplaneringen bör enligt föredraganden större vikt än f. n. läggas vid att förbättra människors levnadsbetingelser i olika delar av landet genom att öka tillgängligheten till service och arbete. Ett underlag som belyser dessa levnadsbetingelser finns i bl. a. länsplaneringen. Planering och utbyggnad av vägnätet bör ske utifrån målsättningen att minska restiden och därmed öka tillgängligheten för de människor som har låg tillgänglighet till service och arbetsmarknad. En sådan målsättning torde framför allt innebära att satsningar på det sekundära och tertiära vägnätet, men även delar av huvudvägnätet kan komma i fråga.

En väsentlig åtgärd för att öka tillgängligheten för befolkningen i glesbygderna utgör beläggning av grusvägar.

När det gäller bärighetsstandarden framhålls bl. a. att de årliga inskränkningarna i den tillåtna bärigheten under tjällossningsperioder medför högre transportkostnader för näringslivet genom att man tvingas köra omvägar eller med reducerad last.

Det är därför enligt föredraganden väsentligt att grusvägnätet beläggs i ökad utsträckning. Vidare måste de vägavsnitt förstärkas där ett lägre tillåtet axel/boggitryck än 10/16 ton eller en periodvis nedsättning av det tillåtna axel/boggitrycket medför inte försumbara transportkostnadsökningar för näringslivet.

Vad beträffar miljöaspekterna konstateras att ett omfattande och vittförgrenat arbete pågår som berör vägtrafiken och miljön. Utvecklingen av vägplaneringen har också inneburit att miljöaspekterna successivt fått allt större betydelse. Föredraganden påpekar att den effektbefskrivning som i planeringssammanhang görs av vägobjekt regelmässigt omfattar en bedömning av de miljöeffekter som uppstår vid genomförandet av objekten. Det vidgade samrådsförfarandet som vägplaneringen numera också innefattar borgar vidare för att miljöaspekterna blir allsidigt bedömda och erhåller den betydelse som de bör ha i vägplaneringssammanhang. Föredraganden anser att miljöaspekterna även framdeles bör tillmätas stor vikt vid planerandet och byggandet av vägar. Även markanvändningsaspekterna i vidare mening bör beaktas i samband med planering och byggande av vägar.

Föredraganden övergår därefter till att behandla *trafiksäkerheten*. Därvid redogörs bl. a. för de olika trafiksäkerhetsreformer som har genomförts under senare år och det utredningsarbete som bedrivs av trafiksäkerhetsutredningen och som beräknas bli slutfört under år 1979. Mot bakgrund av att utredningen i sitt slutbetänkande kommer att behandla bl. a. frågor som rör precisering av trafiksäkerhetsmålet samt frågor om utveckling av former och system för val av trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder har föredraganden ansett att principiella ställningstaganden till trafiksäkerhetsarbetets framtida bedrivande o. d. bör anstå.

I sammanhanget behandlas också frågan om begränsning av *fordonslängderna* och trafiksäkerhetsutredningens betänkande (Ds K 1977:1) Långa fordon och fordonskombinationer. Föredraganden framför som sin uppfattning att trafiksäkerhetsaspekterna måste tillmätas avgörande betydelse vid bedömning av frågan om en minskning av fordonslängden. Trafiksäkerhetsutredningen har enligt föredraganden verifierat den redan gängse uppfattningen att olycksrisken avtar med minskande fordonslängd för en given typ av fordonskombination. Utredningens omfattande genomgång av fordonslängdsproblematiken har emellertid också givit vid handen att en längdminskning från 24 till 18 meter kan förväntas leda till en påtaglig förskjutning från släpvagnsekipagen mot de betydligt trafikfarligare påhängsvagnsekipagen. Föredraganden finner trafiksäkerhetsutredningens slutsats – att inga entydiga belägg finns för att enbart en längdminskning skulle medföra en trafiksäkerhetsförbättring – övertygande liksom dess påpekande av risken för försämrad trafiksäkerhet om inte längdminskningen förenas med vissa andra åtgärder.

I likhet med trafiksäkerhetsutredningen och alla remissinstanser som yttrat sig i frågan beträffande de särskilda trafikolycksrisker som är förenade med kombinationen dragbil med påhängsvagn anser föredraganden att särskilda åtgärder bör vidtas för att öka kombinationens säkerhet och detta oavsett om längdminskning sker eller ej. Föredraganden förutsätter därför att det arbete avseende upprättande av särskilda kravspecifikationer som f. n. pågår inom trafiksäkerhetsverket bedrivs med största skyndsamhet.

Sammanfattningsvis anser föredraganden att det inte finns anledning att ändra nuvarande föreskrift om högsta tillåtna fordonslängd. 24-metersgränsen bör alltså bibehållas.

5.2 Utskottets överväganden

Utskottet delar föredragandens uppfattning att de förändringar i *vägplaneringssystemet* som beslutades av riksdagen under hösten 1977 har givit bättre beslutsunderlag för vägplaneringen än tidigare. Möjligheter har skapats för en bättre samordning mellan vägplaneringen och övrig samhällsplanering. Inte minst betydelsefullt i det sammanhanget är att länsstyrelserna numera fått bemyndigande att fastställa flerårsplaner för länsvägar. Utskottet vill understryka nödvändigheten av ökade insatser på detta vägnät för att förbättra näringslivets transportförutsättningar och för att öka tillgängligheten till arbete, service m. m. för glesbygdsbefolkningen.

Med hänvisning till vad utskottet nu har anfört om vägplaneringens utformning och inriktning anser sig utskottet inte kunna biträda yrkandet i motionen 1978/79:951 (punkten 3 a) att riksdagen hos regeringen ger till känna vad som anförs i motionen att vägplaneringens organisation skall bygga på länsdemokratiska principer, yrkandet i motionen 1978/79:1398 (punkten 2) att riksdagen uttalar att primärkommunerna bör ges ett direkt inflytande över väganlagen när det gäller mindre projekt samt yrkandet i motionen 1978/79:453 att riksdagen hos regeringen anholder att sådana åtgärder vidtas att länsstyrelserna ges reella möjligheter att vid flerårsplanearbetet för länsvägar genomföra en prioritering i vad avser såväl vägobjekt som standard på vägbyggnader. Detsamma gäller yrkandena i motionen 1978/79:1402 med begäran att riksdagen beslutar att den regionala vägplaneringen snarast överförs till de folkvalda landstingen enligt de synpunkter som framförs i motionen, att de fasta beredningsgrupperna för vägplaneringen på länsnivå endast skall vara inrättade till den tidpunkt då de folkvalda landstingen övertar vägplaneringen samt att revideringsintervallen i samband med att de folkvalda landstingen övertar vägplaneringen blir vart tredje år.

I anslutning till föredragandens överväganden rörande vägpolitiken har motionsyrkanden väckts med sikte på frågan om den *långsiktiga vägplaneringen*. I motionen 1978/79:2379 (punkten 15 c) begärs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen beträffande den framtida vägpolitiken och de ekonomiska insatserna på detta område. Motionärerna yrkar bl. a. att regeringen i nästa budgetproposition dels redovisar en sammanställning av de statliga insatserna för väginvesteringar i landets kommuner under 1960- och 1970-talen, dels redovisar en analys av de föregående år fastställda investeringsplanerna för vägväsendet. Vidare föreslås att minst 50 % av de statliga insatserna för investeringar i vägväsendet skall avse åtgärder på länsvägnätet. Även de enskilda vägarna berörs i

motionen. Motionärerna anser att de enskilda vägarna bör tillmätas större betydelse i den fortsatta vägplaneringen och att målsättningen bör vara att successivt både höja bidragsprocenten och anslå medel i den takt nya vägföreningar anmäls som statsbidragsberättigade.

I motionen 1978/79:2397 (punkterna 18 och 19) yrkas att riksdagen beslutar dels att till regeringen återförvisa propositionen i vad avser vägpolitiken med begäran att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till riktlinjer, dels att begära att regeringen vid redovisningen av förnyat förslag till vägpolitik beaktar vad som i motionen anförs om mål och riktlinjer för vägpolitiken. I motionen anförs bl. a. att behov föreligger av att bättre klarlägga mål och riktlinjer för vägpolitiken från statsmakternas sida, syftande till att antalet trafikolyckor reduceras och att resurser för att nå detta mål ställs till förfogande. Vidare framhålls i fråga om driften av vägarna att servicenivån måste upprätthållas och inriktas mot trafiksäkerhetshöjande effekter samtidigt som underhållsåtgärder utförs i en sådan omfattning att det investerade kapitalet inte förstörs.

I motionen 1978/79:2246 (punkten 4) begärs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om åtgärder på kort och lång sikt för att möjliggöra ett ökat vägbyggande och därmed uppnå väsentliga trafiksäkerhetsmål. Motionärerna anför bl. a. att det för framtiden är nödvändigt att planera för ett ökat vägbyggande, vilket anses vara motiverat från samhällsekonomiska och trafiksäkerhetsmässiga synpunkter.

Slutligen yrkas i motionen 1978/79:2390 att riksdagen begär att regeringen i 1980/81 års budgetproposition framlägger en plan för ombyggnad av de mest trafikfarliga vägsträckorna i det svenska vägnätet.

I anledning av de nu redovisade motionerna vill utskottet framhålla följande.

Riksdagen har vid upprepade tillfällen understrukt behovet av att förslag om den långsiktiga vägpolitiken föreläggs riksdagen.

Redan år 1976 erinrade riksdagen om att anledningen till att anslagen inte under senare år genomgått några större förändringar bl. a. varit att riksdagen avvaktat det begärda programmet för den långsiktiga vägpolitiken. När ett sådant program förelåg ansågs att ställning kunde tas till frågan om hur stor del av resurserna som vägväsendet från samhällsekonomiska utgångspunkter skall ha. Riksdagen underströk i sammanhanget på nytt vikten av att förslag till riktlinjer för den fortsatta vägplaneringen och ett långsiktigt program för den framtida vägpolitiken snarast föreläggs riksdagen.

Utskottet anser att en ytterligare konkretisering och precisering av de långsiktiga målen för vägbyggandet är angelägen. Regeringen bör därför snarast möjligt redovisa en mer preciserad målsättning för den framtida vägpolitiken. En sådan målsättning bör inte anges i form av en fysisk vägplan som specificerar när vissa vägar skall byggas i en fastställd standard. I stället bör vägpolitiken om möjligt uttryckas i termer som anger samhällskrav

beträffande miljö, tillgänglighet, trafiksäkerhet, transportkostnader etc. Utskottet anser det också väsentligt att motsvarande långsiktplanering kommer till stånd när det gäller underhållet av vägar. Underhållet måste hållas på en sådan nivå att någon kapitalförstöring inte sker och måste vidare ges en inriktning mot en ökad trafiksäkerhet. Den fortsatta planeringen bör således utgå från en högre ambitionsnivå när det gäller vägbyggandet.

I samband med att riktlinjer läggs fast för den fortsatta vägplaneringen bör fördelningen mellan vägbyggande med ordinarie vägmedel resp. med beredskapsmedel behandlas. Detta har utskottet tidigare framhållit (TU 1978/79:11). Det måste vidare ställas krav på bästa möjliga samordning mellan ordinarie väginvesteringar och arbeten som utförs för att stödja sysselsättningen. Vägverket bör ges ett ökat inflytande över den senare typen av vägarbeten.

Utskottet anser således att en ökad satsning på utbyggnad och förbättring av det sekundära och tertiära vägnätet är nödvändig. Det gäller med avseende på både bärigheten och framkomligheten. Detta är väsentligt inte minst för att tillgodose glesbygdsbefolkningens krav på bättre vägstandard. Härigenom kan man åstadkomma att de regionala skillnaderna vad gäller vägnas standard utjämnas. Detta gäller inte bara enskildas resemöjligheter utan också näringslivets transportmöjligheter.

På grundval av aktuella flerårsplaner bedöms i propositionen fördelningen av vägbyggandet – inkl. beredskapsmedel – komma att innebära att över 50 % av de beräknade framtida väginvesteringarna kommer att avse åtgärder på länsvägnätet. Utskottet finner denna fördelning av väganlagen rimlig.

Utskottet vill i detta sammanhang – med anledning av kraven i motionen 1978/79:2379 – framhålla angelägenheten av att ökade ekonomiska insatser sker även på de enskilda vägarna. Liksom tidigare (jfr TU 1975/76:11 och TU 1978/79:11) vill utskottet understryka att särskild hänsyn måste tas till det enskilda vägnätets betydelse för näringslivet och kommunikationerna i allmänhet.

Sammanfattningsvis anser utskottet att den framtida vägpolitiken bör syfta bl. a. till att höja trafiksäkerheten, undvika kapitalförstöring och åstadkomma största möjliga likställighet i landets olika delar vad beträffar framkomlighet och bärighet.

Mot bakgrund av vad sålunda har anförts synes syftet med motionerna 1978/79:2379 (punkten 15 e), 1978/79:2397 (punkterna 18 och 19), 1978/79:2246 (punkten 4), såvitt avser åtgärder på lång sikt, samt 1978/79:2390 vara tillgodosett.

Däremot anser sig utskottet inte kunna biträda vad som yrkats i motionen 1978/79:2246 (punkten 4), såvitt avser åtgärder på kort sikt, dvs. avgiftsfiansiering av vägbyggande.

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

Utskottet ansluter sig till vad föredraganden har anfört i fråga om statsbidrag till byggande av *cykelvägar* och till andra typer av åtgärder för att

underlätta cykeltrafik. Utskottet anser emellertid – på sätt som har anförts i motionerna 1978/79:279, 1978/79:2379 (punkten 6) och 2397 (punkten 20) – att anslag bör anvisas redan fr. o. m. budgetåret 1979/80. I utskottet har enighet nåtts om att ytterligare 20 milj. kr. bör avsättas för ändamålet. Medlen som bör anvisas inom ramen för de av riksdagen tidigare i år beviljade medlen om 350 milj. kr. till byggande av kommunala vägar och gator – bör kunna utgå till samtliga kommuner. Mot bakgrund av vad nu har anförts synes syftet med de angivna motionerna vara tillgodosett. Vad utskottet nu har anført bör av riksdagen ges regeringen till känna.

I motionen 1978/79:2312 begärs att riksdagen beslutar att nuvarande minimibestämmelser för intagning till statligt bidrag för enskilda vägar ändras till att endast utgöra riktpunkter, att gällande minimibredd vid förstärkning och ombyggnad fastställs till fyra meter samt att 100 % statsbidrag utgår till förnyad lantmäteriförrättning beroende på väsentliga förändringar av brukande och tillkommande fastigheter.

Riksdagen har nyligen (TU 1978/79:11, rskr 1978/79:248) godtagit regeringens förslag till ändring i bidragssystemet för enskild väg hållning. Med hänvisning till de uttalanden som gjordes i samband med frågans behandling avstyrker utskottet motionen. I sammanhanget bör framhållas att gällande minimibestämmelser avseende förutsättningar för statsbidrag är att anse som riklinjer och inte som tvingande regler.

I motionen 1978/79:2391 yrkas att riksdagen hos regeringen begär utredning och förslag om vidgade möjligheter till ersättning för intrång i rörelse och minskat fastighetsvärde i samband med vägbyggande. I motionen tar motionärerna framför allt upp det slag av intrång som beror på ökat trafikbuller i anledning av byggande av väg.

Frågor om ersättning för det slag av intrång som motionärerna berör behandlas i miljöskyddslagen (1969:387). Vad motionärerna har anført föranleder därför inte något särskilt uttalande från utskottets sida. Utskottet avstyrker således motionen.

I motionen 1978/79:2399 begärs att riksdagen uttalar att vid en rationalisering inom vägverket särskilt skall beaktas *skogslänens* behov av god vägservice och att den långsiktiga trafikpolitiken samordnas med den framtida regionalpolitiken.

Utskottet uttalade sig nyligen i frågan om vägverkets rationalisering av sin organisation (TU 1978/79:11). Utskottet framhöll att det nu var nödvändigt att vägverket fortsätter denna rationalisering. Utskottets uttalande godtogs av riksdagen (rskr 1978/79:248). Utskottet förutsätter dock att vägverket i rationaliseringsarbetet så långt möjligt beaktar sådana behov av vägservice som anges i motionen. Med hänvisning till vad utskottet nu har anført bör motionen inte föranleda någon särskild riksdagens åtgärd.

Vad föredraganden har anført i frågan om *begränsning av fordonslängderna* föranleder inte någon erinran eller särskilt uttalande från utskottets sida.

I anslutning till förevarande avsnitt har utskottet haft att behandla vissa motionsyrkanden rörande *trafiksäkerhetsarbetets närmare inriktning*. I motionen 1978/79:645 (punkterna 1–5) begärs sålunda att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om åtgärder på bred front mot olycksrisker för oskyddade trafikanter, trafiksäkerhetsinformationens inriktning, körkortsutbildningen, särskilda åtgärder för mopedisternas trafiksäkerhet samt trafiksäkerhetsforskningens inriktning. I motionen 1978/79:951 (punkten 3 j) begärs att riksdagen hos regeringen ger till känna vad som anförts i motionen angående ökad säkerhet och trygghet i trafiken särskilt för utsatta grupper. Slutligen begärs i motionen 1978/79:2397 (punkten 21) att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om åtgärder på bred front mot olycksrisker för oskyddade trafikanter.

I samtliga motioner betonas vikten av att trafiksäkerhetsarbetet får en sådan inriktning att de oskyddade trafikanternas säkerhetsproblem särskilt beaktas. Vidare pekas på betydelsen av att trafiksäkerhetsinformationen i ökad utsträckning inriktas på människor i trafiken.

Utskottet erinrar om att de viktiga frågorna om de oskyddade trafikanterna och då särskilt barnens säkerhet i trafiken i olika sammanhang har tilldragit sig stort intresse. Riksdagen har också vid skilda tillfällen (TU 1977/78:2, TU 1978/79:4) framhållit dessa frågors betydelse. Liksom i tidigare sammanhang vill utskottet på nytt erinra om det värdefulla arbete på området – inte minst i informationshänseende – som bedrivs av frivilliga organisationer såsom Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) och av olika försäkringsföretag. Riksdagen har tidigare (TU 1976/77:3, rskr 1976/77:10) gett regeringen till känna att initiativ bör tas i syfte att minska barns cykelåkande på vägar med blandad trafik. Slutligen bör nämnas att inom trafiksäkerhetsutredningen arbetar särskilda arbetsgrupper för dels barns säkerhet i trafiken, dels väg- och trafikmiljöfrågor. Utredningen kommer enligt uppgift att under våren 1979 avge ett delbetänkande rörande barns säkerhet i trafiken.

Utredningen har nyligen till kommunikationsministern avlämnat ett delbetänkande rörande mopedisternas trafiksäkerhet. Betänkandet (Ds K 1979:3) Säkrare mopedtrafik behandlar bl. a. frågor om mopedkort och mopedförarutbildning, registrering av mopeder samt frågan om införande av strängare krav än f. n. på mopedmotorer. Betänkandet remissbehandlas f. n.

Enligt propositionen kommer trafiksäkerhetsutredningen – som också har att överväga bl. a. frågan om körkortsutbildningens framtida utformning – att avlämna sitt slutbetänkande under innevarande år. I propositionen redovisas också det forskningsarbete som pågår framför allt vad gäller olika trafikmiljöfrågor.

Utskottet anser att de i de nyss redovisade motionerna aktualiserade frågorna är mycket betydelsefulla och vill betona vikten av att arbetet på de områden som här berörts bedrivs med all kraft. Vad beträffar mopedisternas

säkerhet har, som nyss redovisats, förslag lagts fram av trafiksäkerhetsutredningen. Utskottet förutsätter att utredningsförslagen blir föremål för ställningstaganden så snart som möjligt.

Enligt utskottets mening bör trafiksäkerhetsutredningens arbete påskynas så att ett mer samlat grepp kan tas kring de frågor som rör de oskyddade trafikanterna – och då främst barnens – trafiksäkerhet. Regeringen bör till riksdagen redovisa vilka åtgärder som kan vidtas eller avses vidtas i detta hänseende under år 1980.

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

Initiativ

I samband med utskottets behandling av avsnittet i propositionen om trafiksäkerheten har *initiativ* väckts om att tillföra Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) ytterligare medel för dess verksamhet.

Utskottet vill, på sätt som har gjorts i det tidigare, erinra om det värdefulla trafiksäkerhetsarbetet som bedrivs inom ramen för NTF:s verksamhet. Inte minst gäller detta i fråga om säkerheten för de oskyddade trafikanterna. Utskottet anser det därför vara av stort värde om ytterligare medel – utöver de av riksdagen tidigare anvisade – ställs till föreningens förfogande. Utskottet förordar att så sker och att föreningen för sin verksamhet tillförs ytterligare 300 000 kr. – att avräknas mot automobilskattemedel.

6 Vissa kollektivtrafikfrågor (Utskottet s. 86)

6.1 Förslagen i propositionen

Under detta avsnitt behandlar utskottet föredragandens överväganden och förslag rörande kollektivtrafiken i tätort och handikappanpassad kollektivtrafik.

I fråga om *kollektivtrafiken i tätort* anför föredraganden inledningsvis att inflyttningen till tätorterna i kombination med den starkt ökande privatbilsismen och en stadsbyggnad som i hög grad skilt arbetsplatser och bostadsområden geografiskt har skapat en svår trafiksituation i större tätorter. Till detta har också bidragit att bebyggelsen inom tätorterna har spritts ut. Det är i detta läge nödvändigt att samordna en stor del av resandet för att åstadkomma från miljösynpunkt rimliga trafiklösningar. Föredraganden erinrar om att det var mot denna bakgrund som utredningen om kollektivtrafik i tätorter (KOLT) tillsattes för att överväga åtgärder och planeringsformer ägnade att skapa gynnsammare betingelser för kollektivtrafiken i tätorter. Utredningen avlämnade betänkandet (SOU 1975:47) Kollektivtrafik i tätort.

I sin redovisning av KOLT:s förslag pekar föredraganden på att en väsentlig del av KOLT:s arbete gällde analysen av sambanden mellan kollektivtrafiken

och samhällsplaneringen. KOLT visar bl. a. att kollektivtrafikens förutsättningar i mycket hög grad hänger samman med stadsplaneringen. Bebyggelsens utglesning resp. koncentration påverkar möjligheten att erbjuda god kollektivtrafik till en rimlig kostnad. Föredraganden anser i likhet med utredningen och remissinstanserna att det är av största vikt att det i den fysiska planeringens alla skeden klargörs hur den kollektiva trafikförsörjningen skall utformas – vilken trafikstandard som skall väljas, vilka investeringar som krävs och vad trafiken kommer att kosta. Detta är särskilt viktigt med tanke på att det finns tendenser i dagens stadsbyggande som försvårar möjligheterna att skapa en god kollektiv trafikförsörjning till rimlig kostnad.

Liksom utredningen anser föredraganden att kommunerna är bäst lämpade att avgöra vilken standard som bör uppnås inom den kollektiva tätortstrafiken, eftersom kommunernas planering i hög grad bestämmer förutsättningarna för trafiken. Vidare anser föredraganden att de planeringsmetoder som utredningen redovisat redan har varit till hjälp för kommunerna och pekar i sammanhanget på de informationsskrifter som planverket, vägverket och trafiksäkerhetsverket tagit fram samt det arbete med riktlinjer för planeringen av tätorternas trafiknät som dessa myndigheter nu håller på att avsluta.

KOLT studerade i enlighet med sina direktiv en tänkbar framtida utformning av statsbidrag till investeringar. Utredningen föreslår ett vidgat sådant stöd till kollektivtrafiken. Förslagen innebär att bidragsmöjligheterna ökas i fråga om den spårbundna trafiken och en rad anläggningar av betydelse för busstrafiken. När det gäller den spårbundna trafiken innebär förslaget att även sådana spårtrafikanläggningar som inte uppfyller kravet på planskilda korsningar med annan trafik skall bli bidragsberättigade. Dessutom föreslås att vissa investeringar i spårtrafikanläggningars överbyggnad skall bli bidragsberättigade.

Anläggningar av betydelse för busstrafiken avser främst bussleder och busshållplatser. Dessa anläggningar skall enligt förslaget bli bidragsberättigade oavsett om investeringen har ett funktionellt samband med en statsbidragsberättigad trafikled eller inte. Bidrag till större anläggningar skall kunna utgå med 85–95 % av byggnadskostnaderna. Fråga om bidrag skall prövas vid fastställelse av fördelningsplan eller, om staten är väghållare, vid fastställelse eller ändring av flerårsplan. Bidrag skall alltså enligt förslagen även i fortsättningen vägas mot väginvesteringar inom flerårs- och fördelningsplanernas ekonomiska ramar. KOLT föreslår vidare att länsstyrelse skall pröva bidrag till mindre anläggningar för lokal kollektiv trafik. Bidrag till sådana anläggningar skall kunna utgå med 50 %. Utredningen föreslår att ett visst belopp avsätts för ändamålet.

Beträffande statsbidrag till kollektivtrafiken anför föredraganden följande.

Det statliga stödet till investeringar i spårbundna kollektiva trafiksystem

har fyllt en viktig funktion med hänsyn till de speciella trafikförhållanden som rått i landets största tätortsregioner. Utbyggnaden av Stockholmsregionens tunnelbanesystem har härigenom snabbt kunnat genomföras. Även till snabbspårvägen i Göteborg har bidrag lämnats. De spårbundna systemen representerar i dessa regioner väsentliga komponenter i trafikförsörjningen. Resenärerna i dessa regioner har kunnat erbjudas ett attraktivt kollektivtrafikalternativ. Investeringarna har också medfört ett minskat behov av väginvesteringar, vilket var motivet till att bidraget när det infördes skulle vägas mot väginvesteringar inom givna ekonomiska ramar.

Den konstruktion bidragsbestämmelserna fått har enligt föredraganden dock inneburit att tunnelbanetrafik och lokaltågstrafik på egen banvall, om den inte varit SJ:s, gynnats medan annan spårtrafik och busstrafik i tätorterna hamnat i ett sämre konkurrensläge. Ett utökat statsbidrag till spårbundna trafiksystem skulle därför enligt föredraganden inte självklart vara till gagn för en god kollektivtrafikutbyggnad. Man riskerar att genom statsbidrag styra utvecklingen mot system med höga kapitalkostnader som i vissa fall kan vara samhällsekonomiskt sämre än t. ex. busstrafiksystem med hög standard.

Vidare framhålls att en ökning av de bidragsgrundande objekten enligt KOLT:s förslag skulle – inom givna ramar för vägbyggnaden – inte medföra den allmänna stimulans av kollektivtrafiken i tätorter som är önskvärd utan i första hand komma de allra största tätorterna till del. Detsamma gäller förslaget att också göra spåranläggningar med plankorsningar bidragsberättigade.

Föredraganden erinrar om att riksdagen – efter det att KOLT presenterade sitt betänkande – lagt fast nya principer angående ansvaret för lokal och regional kollektivtrafik. Ansvaret för den lokala och regionala persontrafiken kommer successivt att föras över till en för kommuner och landsting gemensam huvudman i varje län. Detta ger utrymme för samordning och effektivisering av trafiken och dessutom förutsättningar för ett trafikutbud som är avpassat efter lokala förhållanden. Till nyordningen hör vidare ett nytt och förstärkt bidragssystem. Stöd utgår enligt det nya systemet i form av vägmilsersättning till såväl spårbunden trafik som vägtrafik. Vidare omfattas tätortstrafiken av det nya stödet. Inriktningen och omfattningen av det nya stödet till kollektiv persontrafik utgår från en strävan från samhällets sida att garantera en viss grundläggande trafikstandard – ett basutbud – för landet som helhet. Bidragets generella konstruktion skapar enligt föredraganden goda förutsättningar för en fortsatt utveckling av den kollektiva trafiken såväl på landsbygden som i tätorter.

I detta sammanhang framhålls också att kommunalekonomiska utredningen har föreslagit att kostnadsskillnaderna mellan kommunerna för kollektivtrafik skall vara en av de faktorer som skall ligga till grund för beräkningen av skatteutjämningsbidraget. Särskild hänsyn kommer enligt förslaget att tas till att större tätorter, räknat per invånare, har större behov av kollektivtrafik än andra.

Enligt föredraganden utgör det nya bidraget till kollektivtrafik ett bättre sätt att stimulera kollektivtrafiken i tätorterna än de förslag i fråga om statsbidrag som KOLT har lagt fram. Något skäl att utöka statsbidragsgivningen till anläggningar för spårbunden trafik anses därför inte föreliggande.

Mot bakgrund av det anförda bör det enligt föredraganden övervägas om inte det särskilda investeringsstöd som nu utgår till tunnelbanor och spårvägar på särskild banvall bör slopas. Vissa investeringar i sådana anläggningar (två tunnelbanesträckor i Stockholmsområdet och två spårvägssträckor i Göteborgsområdet) finns dock upptagna i flerårs- och fördelningsplanerna för åren 1979–1988 med statsbidrag som bygger på nuvarande regler för bidragsgivningen. Mot bl. a. denna bakgrund anser föredraganden att de nuvarande statsbidragsreglerna t. v. bör bibehållas när det gäller spårbunden trafik. Det erinras i sammanhanget att den utredning som föredraganden har fått regeringens bemyndigande att tillsätta med uppgift att göra en total översyn av statsbidragsgivningen till kommunernas väg- och gatuhållning kommer att överväga statsbidragsgivningen i framtiden för denna typ av investeringar.

När det sedan gäller KOLT:s förslag angående ökade möjligheter till investeringsbidrag till busstrafikanläggningar påpekas att busstrafikanläggningar redan i dag i stor utsträckning är statsbidragsberättigade. Det framhålls att vägverket under senare år, och sedan KOLT lade fram sitt betänkande, har lagt ökad vikt vid projekt som gynnar den kollektiva trafiken i statsbidragsgivningen till den kommunala väg- och gatuhållningen. Denna utökade satsning har skett inom ramen för gällande statsbidragsregler. Längs de statliga vägarna har vägverket vidare successivt byggt ut busshållplatser med medel från anslaget Byggande av statliga vägar. I flerårs- och fördelningsplanedirektiven har den kollektiva trafikens behov angetts vara en viktig prioritetsgrund. De nu upprättade planerna har enligt föredraganden ett innehåll som väl stämmer överens med en sådan inriktning.

6.2 Utskottets överväganden

I anslutning till detta avsnitt har utskottet bl. a. haft att behandla vissa motionsyrkanden rörande *statsbidrag till den kollektiva tätortstrafiken*.

I motionen 1978/79:1396 yrkas att riksdagen hos regeringen anholder om förslag angående ändrade statsbidragsbestämmelser, så att om- och nybyggnad av spårtrafikanläggningar för allmän trafik även utan krav på planskilda korsningar och egen banvall blir bidragsberättigade, liksom ombyggnad av tunnelbanor, under förutsättning att de är av väsentlig betydelse för kollektiv persontrafik av lokal karaktär. I motionerna 1978/79:1398 (punkten 7) och 1978/79:1616 (punkten 2) begärs att riksdagen uttalar att väganslagen på ett neutralt sätt skall kunna användas för bidrag till byggande av kollektivtrafikanläggningar.

Motionen 1978/79:951 (punkten 3 h) innehåller yrkande om att riksdagen hos regeringen ger till känna vad som anförs i motionen angående åtgärder för att förstärka kollektivtrafikens roll i tätortstrafiken. I motionen 1978/79:2379 (punkten 7) begärs att riksdagen beslutar att med avslag på vad som anförs i propositionen beträffande statsbidragsregler för kollektivtrafik som sin mening ge regeringen till känna vad som anförs i motionen beträffande statsbidragsregler till kollektiv trafik.

Också motionen 1978/79:2397 (punkten 24) innehåller yrkande om avslag på propositionen i förevarande avsnitt. I samma motion begärs att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförs dels om genomförande av kollektivtrafikutredningens förslag (punkten 25), dels om inriktningen av utredningsarbetet avseende bidragsgivning till kommunala allmänna vägar och gator (punkten 26). Yrkanden i samma riktning finns i motionen 1978/79:2246 (punkten 5) med begäran att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs beträffande kollektivtrafik och persontrafik i tätort och motionen 1978/79:2400 (punkten 2), vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till utformning av statsbidragsregler till kollektivtrafiken på sätt som har angivits i motionen.

Ett genomgående drag i de nu redovisade motionerna är kravet på genomförande av ett statsbidragssystem i enlighet med vad som föreslogs i kollektivtrafikutredningens (KOLT) betänkande. Bl. a. krävs möjligheter att via bidrag stimulera till fortsatta satsningar på den spårbundna trafiken, såväl över som under jord. Likaså anses att sådana anläggningar som reserverade körfält för bussar, trafiksignaler som prioriterar kollektivtrafik, busshållplatser samt vind- och regnskydd bör bli bidragsberättigade.

Utskottet delar den uppfattning som kommer till uttryck i de redovisade motionerna att det är väsentligt att sådana åtgärder vidtas som ger förbättrade möjligheter för den kollektiva trafiken att utvecklas som ett attraktivt alternativ till personbilismen. Inte minst viktigt i det sammanhanget är att öka framkomligheten och därigenom minska restiden. Detta gäller såväl busstrafik som spårbunden trafik. Utskottet anser också att betydligt större satsningar på kollektivtrafiken bör göras än vad som sker f. n. Utskottet menar att ett genomförande av de förslag som KOLT lagt fram skulle kunna innebära betydande förbättringar för kollektivtrafikens villkor. Utskottet kan därför inte ansluta sig till vad föredraganden har anfört i fråga om bidrag till den kollektiva tätortstrafiken.

Enligt utskottet bör förslag till ett bidragssystem med sikte på den kollektiva tätortstrafiken utarbetas. Därvid bör man ta fasta på den principiella inriktningen i KOLT:s förslag. För ett sådant bidragssystem kan en särskild planerings- och urvalsordning behöva tas fram, eftersom ett objektanknutet system – i likhet med vad som gäller för bidrag till kommunal väg- och gatuhållning – knappast kan tillämpas när det är fråga om bidrag till anläggningar för kollektivtrafik. Sannolikt måste ett system med en mera

generell stödform utarbetas. Det bör ankomma på regeringen att redan under nästa riksmöte för riksdagen lägga fram förslag om ett bidragssystem avseende den kollektiva tätortstrafiken i enlighet med de principer som förordats i de nyss redovisade motionerna i berörda delar.

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

Den kollektiva tätortstrafikens utformning är framför allt en fråga för de enskilda huvudmännen för den lokala och regionala kollektiva persontrafiken. Dessa är bäst lämpade att avgöra vilken standard som bör uppnås. Vidare bestämmer kommunernas planering i hög grad förutsättningarna för trafiken. Även staten utövar ett visst inflytande på kollektivtrafikförsörjningen i tätorterna. Detta sker framför allt genom att staten bidrar ekonomiskt på olika sätt för att åstadkomma en god trafikförsörjning. På olika håll bedrivs – ofta med stöd av statliga medel – försöksverksamhet av olika slag med sikte på den kollektiva tätortstrafiken. Exempel på organisationer som bedriver sådan verksamhet är transportforskningsdelegationen (TFD), vars verksamhet mest inriktar sig på olika transportsystem och styrelsen för teknisk utveckling (STU) som främst sysslar med den fordonstekniska utvecklingen. Utskottet anser att en utökad försöksverksamhet med inriktning på kollektivtrafiken i tätort är eftersträfvansvärd. Fortsatta ansträngningar bör göras för att effektivisera och förbättra förutsättningarna för såväl busstrafiken som den spårbundna trafiken i tätorterna. För att möta kraven på ökad samordning på området bör – på sätt som har framhållits i motionen 1978/79:2397 (punkten 31) – ett särskilt organ skapas. Detta bör utformas som en beredning under kommunikationsdepartementet. Med tanke på frågornas centrala politiska betydelse bör beredningen få parlamentariskt inslag. Beredningen bör enligt utskottet bl. a. ha till uppgift att analysera behovet av nya trafiklösningar på kollektivtrafikområdet. Det bör också ankomma på beredningen att initiera, följa upp och utvärdera försöksverksamheten med nya trafiksystem samt följa den internationella utvecklingen på området. Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna. Med hänvisning härtill synes yrkandet i motionen 1978/79:2397 att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförs om en särskild kollektivtrafikberedning (punkten 31) vara tillgodosett.

I några motioner har frågan om *statsbidrag till elbussdrift* tagits upp. Sälunda begärs i motionen 1978/79:278 att riksdagen hos regeringen begär utredning angående möjligheterna att snarast utvidga statsbidragsbestämmelserna till att även omfatta sådan fast anläggning som erfordras för elektrisk bussdrift. Ett motsvarande yrkande återfinns i motionen 1978/79:951 (punkten 1). Slutligen begärs i motionen 1978/79:2397 (punkten 32) att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförs om en utredning om statsbidrag till fasta investeringar för eldrivna bussar.

I enlighet med vad som har redovisats i propositionen utreds f. n. olika frågor om statsbidragsgivningen till kommunernas väg- och gatuhållning. Utredningen kommer, enligt vad utskottet har erfarit, också att behandla

frågor om bidrag till kollektivtrafikanläggningar av olika slag. Direktiven är så utformade att utrymme finns för att också behandla frågan om bidrag till fasta investeringar för elbussdrift. Utskottet, som förutsätter att man i utredningsarbetet i en första etapp kommer att behandla denna typ av anläggningar, finner därmed syftet med de nu berörda motionsyrkandena i allt väsentligt tillgodosett. Desamma bör därför inte föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motionen 1978/79:951 (punkten 3 i) begärs att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförs i motionen om kollektivtrafikens ställning som planeringsfaktor i *byggnadslagsstiftningen*. Samma fråga tas också upp i motionen 1978/79:2397 (punkten 6). I motionen yrkas att riksdagen beslutar begära att regeringen vid redovisningen av förnyat förslag om bebyggelseplaneringen beaktar vad som har anförts i motionen om komplettering av byggnadslagsstiftningen så att kollektivtrafiken uttryckligen anges som en planeringsfaktor.

Även utskottet anser det vara väsentligt att kollektivtrafikfrågorna redan på ett tidigt stadium beaktas i samband med bebyggelseplaneringen. En effektiv samordning mellan trafikplanering och annan samhällsplanering måste eftersträvas. Inom regeringskansliet pågår f. n. arbete med en ny plan- och byggnadslagsstiftning. Utskottet förutsätter att den nya lagstiftningen utformas så att kollektivtrafiken uttryckligen anges som en faktor i bebyggelseplaneringen. Med hänvisning till vad utskottet nu har anfört synes syftet med nu ifrågavarande motionsyrkanden tillgodosett. Desamma bör därför inte föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I vissa motioner har frågan om *begränsning av personbilstrafiken* i tätorterna tagits upp. Sälunda begärs i motionen 1978/79:951 (punkten 2) att riksdagen hos regeringen anhåller om förslag till lag så att möjligheter ges för kommunen att begränsa biltrafiken i storstädernas inre delar. I samma motion (punkten 3 g) begärs att riksdagen hos regeringen ger till känna vad som anförs i motionen angående tätortstrafikens miljöproblem.

I motionen 1978/79:1941 begär motionärerna att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag som möjliggör för kommuner att avgiftsbelägga bilism i innerstadsområden. Vidare begärs i motionen 1978/79:2379 (punkten 8) att riksdagen beslutar att med avslag på propositionen, såvitt nu är i fråga, som sin mening ge regeringen till känna vad som anförs i motionen beträffande lagliga möjligheter för kommuner att styra och begränsa tätortstrafiken.

Den fråga som behandlas i motionerna tas också upp i propositionen. Föredraganden hänvisar därvid till trafikpolitiska utredningens förslag att ge kommunerna laglig möjlighet att själva genom särskilda avgifter på den rörliga trafiken och parkeringsbestämmelser styra och begränsa tätortstrafiken. Föredraganden anför att hon i särskild ordning kommer att föreslå regeringen att förutsättningarna för ett sådant system undersöks.

Enligt vad utskottet har erfarit pågår inom kommunikationsdepartementet arbete med att undersöka förutsättningarna för ett sådant system med avgiftsbeläggning som nyss har berörts. Mot bakgrund härav anser utskottet att motionärernas önskemål i allt väsentligt är tillgodosedda. Motionsyrkandena bör därför inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

I motionen 1978/79:2397 (punkten 30) begärs att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförs i motionen om kommunernas rätt att använda gatumark för *parkering*. Vidare begärs i motionen 1978/79:2400 (punkten 1) att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till lagändringar i syfte att öka kommunernas möjlighet att styra användningen av parkeringsplatser på gatumark till förmån för de boende. I förstnämnda motion anförs bl. a. att de större städerna måste ges möjlighet att bedriva försöksverksamhet med boendeparkering på gatumark. I motionen 1978/79:2400 anför motionärerna bl. a. att kommunerna f. n. saknar möjlighet att styra användandet av befintliga parkeringsanläggningar. En förändring av detta förhållande synes nödvändig, varför en lagändring i detta avseende behövs.

Olika frågor om parkering inom tätortsområdena övervägs f. n. av utredningen (K 1978:10) om parkeringsöverträdelser på tomtmark m. m. Enligt sina direktiv har utredningen också att behandla sådana parkeringsfrågor som har tagits upp i de båda motionerna. Utredningen beräknas redovisa resultatet av sitt arbete under första halvåret 1980. Utskottet finner att frågan om förbättrade möjligheter att använda gatumarken i tätorterna för boendes parkering är så angelägen att – i avvaktan på utredningsresultatet – de större tätorterna bör ges möjlighet att bedriva försöksverksamhet på området. Denna bör ske i samarbete med utredningen.

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

7 Handikappanpassad kollektivtrafik (Utskottet s. 101)

7.1 Förslagen i propositionen

Utgångspunkten för föredragandens överväganden rörande de kollektiva trafikmedlens anpassning till handikappade är de förslag som den s. k. HAKO-utredningen hösten 1975 lade fram i betänkandet (SOU 1975:68) Handikappanpassad kollektivtrafik. Utredningens uppgift var att klarlägga olika handikappgruppers situation på kommunikationsområdet, bedöma i vilka hänseenden anpassningsåtgärder kan vara motiverade samt prioritera behoven med hänsyn till de resurser som står till resp. myndigheters och trafikföretags förfogande.

I propositionen redogörs för utredningens försök att kartlägga hur befintliga färdmedel och terminaler är utrustade från handikappsynpunkt och vilka brister i trafikmedlens utformning och utrustning som personer med olika

handikapp upplever. Kartläggningen visar de många brister som finns i såväl färdmedlens som terminalernas och närmiljöns utformning med avseende på tillgängligheten för handikappade. Utredningen anser att flertalet brister kan rättas till med relativt enkla medel. I andra fall fordras mer omfattande konstruktionsändringar – i vissa fall föregångna av forsknings- och utvecklingsarbete.

Enligt föredragandens bedömning är utredningens beskrivning av de handikappades situation i dagens trafikmiljö riktig. Det finns således ett stort behov av att anpassa de kollektiva färdmedlen och trafikanläggningarna till handikappades behov och förutsättningar. Anpassningen av de kollektiva färdmedlen till handikappades behov är en nödvändig förutsättning för att målet om handikappades integrering och normalisering skall kunna uppnås. Att göra den kollektiva trafiken tillgänglig för alla trafikantkategorier bör därför enligt föredraganden ingå i det trafikpolitiska målet att tillförsäkra medborgarna en tillfredsställande transportförsörjning. HAKO-utredningen anser att alla kollektiva trafikmedel bör anpassas successivt till handikappades behov. Enligt utredningen bör åtgärderna prioriteras så att inom ramen för gällande säkerhetskrav samtliga möjligheter till anpassning av alla trafikmedel skall tas till vara så snart det är tekniskt och ekonomiskt möjligt.

Föredraganden ansluter sig till utredningens principförslag att målet bör vara en så långt möjligt fullständig anpassning av den kollektiva trafikapparaten. Av tekniska och ekonomiska skäl måste anpassningen ske successivt och föredraganden anser att man med utredningens prioriteringsordning når den snabbaste förbättringen för det stora flertalet handikappade. För att påskynda den tekniska utvecklingen bör ett målmedvetet forsknings- och utvecklingsarbete inledas.

Utredningen har konkretiserat sina förslag till anpassningsåtgärder i ett *ramprogram* som avser såväl färdmedel som terminaler och närmiljö samt forskning och utveckling. De anpassningsåtgärder som avser färdmedel och terminaler har indelats i fyra grupper – kompletteringsåtgärder, översynsåtgärder, anskaffningsåtgärder och utvecklingsåtgärder – med avseende på när de kan genomföras. Som exempel på kompletteringsåtgärder nämns förbättrad destinationsskyltning och uppsättande av ytterligare stödhandtag i färdmedlen. Till grupperna översyns- och anskaffningsåtgärder hör bl. a. anordnande av särskilda handikappsäten och förbättring av högtalaranläggningarnas kvalitet resp. ändrad utformning av instegen på färdmedlen och bredare dörröppningar som medger att en rullstol kan tas ombord. Utredningen menar att de anpassningsåtgärder vars tekniska lösningar nu är kända – dvs. främst kompletterings- och översynsåtgärder samt vissa anskaffningsåtgärder – bör kunna genomföras inom en tioårsperiod och rymmas inom trafikföretagens ordinarie ekonomiska ramar.

För egen del anser föredraganden att ramprogrammet i stort är väl avvägt

med avseende på såväl föreslagna åtgärder som det tidsmässiga genomförandet. Programmet bör i huvudsak kunna läggas till grund för genomförande.

Den indelning som utredningen har gjort bör ses som ett sätt att praktiskt strukturera en mängd skilda anpassningsåtgärder och att i viss mån prioritera dessa i tiden. Avsikten är att programmet skall vara vägledande vid genomförandet. En viss frihet måste enligt föredraganden medges företagen att själva välja lösning, vilket lämpligen bör ske efter samråd med handikapporganisationerna. Utredningens förslag bör i sådana fall mer betraktas som funktionskrav än som krav på en bestämd teknisk lösning. Med ett sådant synsätt säkerställs också enligt föredragandens mening en snabb och ändamålsenlig anpassning.

I detta sammanhang betonas betydelsen av att det sker ett samarbete mellan handikapporganisationerna samt trafikföretagen och fordonstillverkarna i arbetet med anpassningen av de olika trafikmedlen. Ett sådant ömsesidigt utbyte av erfarenheter och synpunkter ökar förståelsen för problemen och ger en god grund för konstruktiva lösningar.

Föredraganden pekar på att företrädare för kollektivtrafikföretagen i sina yttranden har framhållit risken för att en långtgående handikappanpassning kan innebära sämre service i olika hänseenden för andra trafikanter och därmed försvaga kollektivtrafikens attraktionskraft. Detta skulle bl. a. gälla närtrafiken med buss och tunnelbana i rusningstid då trafiksystemet är känsligt för förseningar. Föredraganden förklarar sig i och för sig ha förståelse för dessa synpunkter, men anser att farhågorna är något ensidiga. Handikappanpassningen av fordonen bör nämligen inte ses som isolerade åtgärder för att tillgodose en viss resandekategoris önskemål – på bekostnad av andra resenärer – utan tvärtom som ett led i en allmän utveckling av den kollektiva trafikapparats tillgänglighet och standard, vilket trafikföretagen normalt strävar efter i syfte att öka resandet. En sådan standardhöjning bidrar också till att skapa ekonomiska förutsättningar för handikappanpassningen. Genom lägre insteg i bussar, bredare dörröppningar, bättre information etc. bör av- och påstigning kunna ske snabbare och smidigare, vilket underlättar tidhållningen och som följd därav bl. a. kortar av väntetiderna vid hållplatserna. Med ett sådant synsätt betonas standard- och tillgänglighetsfrågornas samhörighet med trafikförsörjningsfrågorna. Alla dessa faktorer bör därför enligt föredraganden beaktas i ett sammanhang vid planering för en tillfredsställande transportförsörjning bl. a. för att merkostnader som följd av handikappanpassningen skall undvikas. Det är som följd härav naturligt att anpassningsåtgärderna ingår som en del i trafikföretagens och färdmedelstillverkarnas planering.

Enligt föredraganden bör järnvägen kunna fylla en viktig funktion för handikappades interregionala resor. Anpassningen av *personvagnar i järnvägsrafiken* till gravt handikappade är dock särskilt svår som en följd av

järnvägens tekniska förutsättningar och den långa livslängden hos järnvägs-materielen. För att en rullstolsbunden resenär skall kunna färdas med tåg på egen hand förutsätts bl. a. att en särskild lyftanordning utvecklas. Säkerhets-problemen måste vidare få en tillfredsställande lösning. Arbetet med anledning av regeringens uppdrag åt SJ att i samarbete med handikappinsti-tutet ta fram en typ av järnvägsvagn som gör det möjligt för rullstolsbundna resenärer att resa med rullstol bör ge det tekniska underlag som behövs för ett ställningstagande. Även om det inte helt går att uppnå en fullständig anpassning av järnvägstrafiken, anser föredraganden att ett betydelsefullt steg tagits med de 150 nykonstruerade personvagnar som SJ beställde för två år sedan och som snart kommer att börja levereras. Vagnarna tillgodoser i sin grundkonstruktion viktiga krav på handikappanpassning.

Föredraganden instämmer i utredningens förslag till anpassningsåtgärder avseende *bussar, pendeltågs- och tunnelbanevagnar*. Det bör med andra ord vara möjligt att inom en relativt nära framtid vidta sådana åtgärder – t. ex. bredare bussdörrar – att rörelsehindrade med starkt nedsatta gångfunktioner och därmed också rullstolsbundna med hjälp av ledsagare kan ta sig ombord på dessa färdmedel. Lämpliga tekniska hjälpmedel för rullstolsbundna – förutom lyftanordningar även standardiserade rullstolar – är i detta samman-hang väsentliga och angelägna forskningsuppgifter.

Beträffande *taxibilarna* anses att det finns skäl att klassificera den vridbara passagerarstolen resp. tröskelfritt insteg i framsäte på taxi som en utveck-lingsåtgärd i stället för anskaffningsåtgärd. I detta sammanhang erinras också om att det pågår ett utvecklingsarbete i fråga om taxibilar, bl. a. inom Volvo. Volvo har således presenterat en prototyp till taxi vilken genom sitt låga golv och sin speciella utformning i övrigt även kan transportera rullstolsbundna passagerare.

När det gäller handikappanpassning av *flygplan* och *fartyg* framhålls betydelsen av att trafikföretagen vid anskaffning av ny materiel redan på specifikationsstadiet för fram anpassningskraven så att kostsamma modifie-ringar i efterhand kan undvikas. Anpassningsåtgärderna får inte innebära att säkerheten åsidosätts. I många fall torde emellertid säkerhets- och handi-kappanpassningskraven gå att förena. Bredare dörrar och korridorer, mindre nivåskillnader etc. är t. ex. åtgärder som bör underlätta en snabb utrymning vid haveri eller fara för haveri.

I likhet med vad som anförts av några remissinstanser anser föredraganden att *arbetsmiljöfrågorna* för berörd personal måste uppmärksammas i samband med den tekniska utformningen av olika anpassningsåtgärder och de rutiner som kommer till användning, exempelvis vid lyft av handikappade i rullstolar och transportstolar.

Enligt HAKO-utredningen är det önskvärt att färdtjänst- och trafikperso-nal ges den *utbildning* som erfordras för att vid behov kunna hjälpa handikappade till rätta, främst vid av- och påstigning men även under resan.

Utbildningen bör bedrivas i takt med trafikmedlens anpassning. Föredraganden utgår från att färdtjänstens personal ges den utbildning som erfordras. Trafikpersonalen bör genom trafikföretagen ges sådan utbildning att de i viss omfattning kan bistå med hjälp under resan och vid eventuella omstigningar. Av naturliga skäl får dock trafikpersonalens medverkan ske inom ramen för de personalresurser som disponeras. Samtidigt pekar föredraganden på den hjälp som erhålls inom färdtjänstens ram.

De anpassningsåtgärder som företrädesvis av tekniska skäl inte är möjliga att genomföra f. n. bör bli föremål för en intensifierad *forskning och utveckling*. Detta gäller bl. a. ytterligare utveckling av transportstolen, utveckling av terminal- eller färdmedelsanknutna lyftanordningar eller andra anordningar för att rörelsehindrade och rullstolar skall kunna tas ombord på färdmedlen samt anordningar för förankring av rullstolar under färd.

Föredraganden framhåller att det redan i dag pågår ett värdefullt utvecklingsarbete på området. Det finns emellertid angelägna projekt som bör påbörjas så snart som möjligt. Särskilda medel – 1,5 milj. kr.– bör enligt föredraganden anvisas för detta ändamål.

I propositionen behandlas härefter HAKO-utredningens bedömningar och förslag avseende *terminalanpassningen*. Föredraganden anser att dessa svarar väl mot förslagen på färdmedelsområdet. Den nödvändiga terminalanpassningen kan åstadkommas inom ramen för byggnadslagstiftningen. Den bestämmelse som främst tar sikte på handikappades behov är 42 a § byggnadsstadgan (1959:612, omtryckt 1972:776, ändrad senast 1978:369) (BS). Föredragandens redogörelse för bestämmelserna i BS om handikappanpassning mynnar ut i konstatandet att kraven på handikappanpassning sedan den 1 juli 1977 tillämpas fullt ut då terminaler uppförs. Däremot gäller en form av skälighetsbegränsning i fråga om byggnad av sådana terminaler som har uppförts före den 1 juli 1977.

Föredraganden framhåller att utredningens undersökning visar att det på många håll finns brister i de befintliga terminalanläggningarnas utformning, vilka försvårar eller omöjliggör för handikappade att använda sig av de kollektiva färdmedlen. Det är som följd härav nödvändigt att samordna handikappanpassningen av färdmedel och terminalbyggnader för att syftet med den reform som föredraganden föreslår skall uppnås. Den föreslagna anpassningen av färdmedlen skulle annars inte vara meningsfull. Terminaler och färdmedel utgör nämligen för resenären en odelbar enhet. Detta innebär enligt föredraganden att särskilda hänsyn bör tas till terminaler vid bedömning av frågan om handikappanpassning av byggnader. Föredraganden finner det angeläget att HAKO-utredningens förslag avseende terminalbyggnaderna genomförs, dvs. att dessa skall handikappanpassas vid lämpligt tillfälle oavsett om de av annan anledning skall byggas om eller inte.

För att åstadkomma den nödvändiga handikappanpassningen av det befintliga terminalbeståndet föreslås att man ändrar BS så att 42 a § görs tillämplig även på detta bestånd oavsett om handikappanpassningen är

föranledd av annan ombyggnad eller inte. Bestämmelsen i paragrafens första stycke bör därför anges gälla även i fråga om terminalbyggnad som har uppförts före den 1 juli 1977 eller för vilken byggnadslov har beviljats före nämnda dag.

Målet bör enligt föredraganden vara att man även i fråga om anpassningen av de äldre terminalbyggnader som avses behållas i drift kommer upp i den standard som anges i de handikappbyggnormer som gäller vid det tillfälle då anpassningen genomförs. Man måste emellertid vara medveten om att handikappanpassning av äldre terminalbyggnader kan vara förenad med problem, främst av ekonomisk och teknisk natur. Kostnaderna för en anpassning kan t. ex. komma att uppgå till sådana belopp att de inte står i rimlig proportion till vad man vill uppnå. Vidare kan t. ex. byggnadens konstruktion vara sådan att möjlighet saknas att genomföra en viss anpassningsåtgärd. Förhållandena kan också vara sådana att det på grund av litet resandeunderlag inte är skäligen att kräva att en viss terminalbyggnad skall åtgärdas. Detta talar enligt föredraganden för att handikappanpassningen av de befintliga terminalerna tillåts ske i den omfattning och takt som är skälig med hänsyn till sådana förhållanden som har berörts.

Föredraganden anser, i likhet med HAKO-utredningen, att också terminalanpassningen i huvudsak bör kunna vara genomförd inom en tioårsperiod.

När det gäller den takt i vilken anpassningen bör ske bör enligt föredraganden kraven inte utformas så att en anpassning av alla de anordningar som det är fråga om skall göras vid ett och samma tillfälle. Det får anses vara skäligt att åtgärderna genomförs successivt inom den angivna tidsperioden och i den takt som är rimlig med hänsyn till bl. a. tekniska och ekonomiska förhållanden.

Den ändring i BS som föreslagits bör lämpligen komma till uttryck i ett nytt tredje stycke i 82 a §. Genom ändringen slås alltså fast att terminalerna skall anpassas i enlighet med 42 a § BS oavsett om de annars skulle ha byggts om eller inte. Anpassningen skall ske med beaktande av vad i det föregående har angivits i fråga om skälighetskriterierna. Detta betyder enligt föredraganden att om inte hinder möter av ekonomiska, tekniska m. fl. omständigheter skall de standardkrav som gäller för nybyggnad i princip följas.

Det anförs vidare att det av 76 § BS följer att det ankommer på statens planverk att utfärda föreskrifter och allmänna råd till det föreslagna 82 a § tredje stycket. När det gäller den tidpunkt då anpassningen skall vara slutförd, bör det ankomma på regeringen eller myndighet som regeringen utser att utfärda närmare föreskrifter. En bestämmelse härom har tagits in i paragrafen. Det innebär bl. a. att ingripanden enligt lagen (1976:666) om påföljder och ingripanden vid olovligt byggande m. m. inte får ske före utgången av den tidsfrist som kan komma att bestämmas.

Föredraganden pekar på det förhållandet att en del av de terminalbyggnader som omfattas av förslaget förvaltas av statliga myndigheter och av

landstingskommunerna. Enligt 54 § 2 mom. tredje stycket BS är bestämmelserna om byggnadslov i 1 mom. samma paragraf inte tillämpliga på statens och landstingens byggnader. I stället skall enligt 66 § andra stycket BS anmälan göras till byggnadsnämnden innan sådana byggnader påbörjas. I fråga om statliga byggnader gäller dessutom att den myndighet som har att pröva ritningarna till byggnaden får medge avvikelser från bestämmelserna i BS eller med stöd av stadgan meddelade föreskrifter (66 § första stycket BS).

Det har satts i fråga om dispensrätten enligt 66 § första stycket avser även en bestämmelse av den typ som nu föreslagits. Även om man enligt föredraganden kan utgå från att berörda myndigheter kommer att se till att kraven enligt de föreslagna bestämmelserna i 82 a § tredje stycket BS blir uppfyllda, anses det lämpligt att klargöra att någon dispensrätt inte föreligger i fråga om den typ av bestämmelser som finns i 82 a §. Detta anses böra komma till uttryck genom att ett nytt andra stycke tas in i 66 §.

HAKO-utredningen har även behandlat frågan om handikappanpassning av den yttre miljön eller *närmiljön*. För att kollektivtrafiken skall kunna hävda sig gentemot individuella trafikmedel måste anpassningen avse hela transportkedjan. Det är därför enligt föredraganden väsentligt att de av utredningen föreslagna anpassningsåtgärderna avseende gångvägar, övergångsställen, entréer etc. också kommer till utförande. Det framhålls att det oftast är en kommunal angelägenhet att åstadkomma den handikappanpassning som erfordras här. Enligt föredraganden bör det finnas goda förutsättningar att fortsätta anpassningsarbetet bl. a. efter de riktlinjer och de kommunala miljöförbättringsplaner som föreligger. Anpassningsarbetet bör emellertid intensifieras. En särskild arbetsgrupp med företrädare för berörda intressenter bör därför tillskapas. Arbetsgruppen bör ha till uppgift att på myndighetsplanet verka för en fortsatt handikappanpassning av närmiljön enligt HAKO-utredningens förslag. Härvid bör bl. a. övervägas om de gällande riktlinjerna för närmiljöns utformning bör förändras i enlighet med HAKO-utredningens förslag. Statens planverk bör vara sammankallande i arbetsgruppen.

Kostnaderna för genomförandet av anpassningsåtgärderna avseende färdmedlen och terminalerna bör enligt utredningens förslag bäras av trafikföretagen och således ytterst av samtliga trafikanter. Föredraganden konstaterar att utredningen anser att ett belopp av storleksordningen 235 milj. kr., varav för terminaler ca 130 milj. kr., i 1974 års prisläge är en realistisk bedömning av anpassningskostnaderna för trafiksektorn som helhet under en tioårsperiod.

Enligt föredraganden bör genomförandet av anpassningsåtgärderna allmänt sett innebära en ökad tillgänglighet och standard och därmed ökad attraktivitet hos den kollektiva trafiken. Flertalet åtgärder kommer således alla resenärer till godo, vilket allmänt ökar kollektivtrafikens marknadsmässiga förutsättningar. Handikappanpassningen bör vidare, med den genom-

förändremetodik som HAKO-utredningen föreslår i kombination med en noggrann planering och en målmedveten strävan att beakta och tillvarata anpassningsmöjligheterna, inte behöva leda till några renodlade merkostnader för trafikföretagen och trafikanterna annat än i undantagsfall. Det successiva genomförandet jämte den frihet att välja tekniska lösningar inom givna funktionskrav, som föredraganden anser att trafikföretagen bör ha, underlättar även finansieringen. Mot den bakgrunden anser föredraganden att särskilda medel inte behöver anvisas för handikappanpassningen av färdmedlen och terminalerna.

Föredraganden övergår därefter till att behandla HAKO-utredningens förslag om försöksvis införande av *riksfärdtjänst*.

För vissa handikappgrupper – ca 20 000 personer enligt HAKO-utredningen – som av särskilda skäl, trots en långtgående fordonsteknisk och miljömässig anpassning av trafikväsendet, inom överskådlig tid inte bedöms kunna resa kollektivt på egen hand föreslår utredningen en särskild transportlösning för längre resor – riks-färdtjänst. Riks-färdtjänsten, som föreslås bli inrättad på försök, är tänkt att ta vid där den kommunala färdtjänsten i dag slutar, dvs. skall i princip avse interregionala och vissa regionala resor. Detta innebär emellertid inte att den kommunala färdtjänsten skall utvidgas till en riks-färdtjänst. Flertalet individer som är berättigade till kommunal färdtjänst bör sålunda, bl. a. med hänsyn till de kollektiva färdmedlens successiva handikappanpassning, kunna genomföra längre resor utan riks-färdtjänst. Syftet är i stället att en särskild grupp, som från kommunikationssynpunkt är mycket gravt handikappad, genom riks-färdtjänsten skall ges möjlighet att göra längre resor.

En riks-färdtjänstresa förutsätts enligt utredningen i normalfallet ske med reguljärt fjärrtrafikmedel på större delen av sträckan samt med kommunal färdtjänst på avrese- resp. ankomstorterna. Resan skall med utgångspunkt i handikappets art eller de särskilda förhållandena i övrigt ske med flyg eller första klass tåg – i förekommande fall med sovplats i enbäddskupé. För det fall resa endast är möjlig i särskilt färdtjänstfordon skall sådant kunna användas hela färdsträckan.

Föredraganden ansluter sig till utredningens uppfattning och föreslår att en ny transporttjänst, benämnd riks-färdtjänst, inrättas i syfte att tillgodose mycket gravt handikappades resebehov utanför hemkommunens trafikområde. Riks-färdtjänsten bör inrättas på försök under tre år i huvudsaklig överensstämmelse med utredningens förslag.

Varken den kommunala färdtjänsten eller riks-färdtjänsten bör enligt föredraganden ses som en permanent lösning på vissa handikappades reseproblem. Den nuvarande omfattningen av den kommunala färdtjänsten betingas nämligen i betydande utsträckning av den kollektiva trafikapparatens bristande anpassning. I den takt handikappanpassningen slår igenom i kollektivtrafiken bör det således vara möjligt att omfördela en del av de resurser som f. n. satsas på färdtjänsten och som kommer att satsas på

riksfärdtjänsten.

Syftet med försöksverksamheten bör – utöver att den under försöksperioden ökar en särskild grupp gravt handikappades möjligheter att göra interregionala resor – vara att ge ett förbättrat beslutsunderlag inför ett slutligt ställningstagande till ett system med riksfärdtjänst. Försöksverksamheten bör därför utformas så att olika frågor av praktisk och innehållsmässig karaktär belyses.

HAKO-utredningen har inte utrett hur riksfärdtjänsten skall utformas i detalj. Detta innebär att innan riksfärdtjänsten kan påbörjas bl. a. ett antal administrativa och organisatoriska frågor och andra praktiska problem måste lösas. Enligt föredraganden skulle en för ändamålet särskilt tillskapad nämnd ha de bästa möjligheterna att effektivt svara för det erforderliga planeringsarbetet. Ansvar för genomförandet och utvärderingen av försöksverksamheten bör också åvila en sådan nämnd.

Regeringen bör besluta om nämndens sammansättning. I nämnden bör finnas företrädare för kommunikationsdepartementet, kommunerna, Handikappförbundens centralkommitté och De handikappades riksförbund samt en från intressenterna fristående ordförande. Därutöver skall experter för särskilda uppgifter kunna knytas till nämnden. Till nämndens förfogande bör finnas vissa kansliresurser. Nämnden bör påbörja sin verksamhet den 1 juli 1979 och vara verksam under försöksperioden. Den försöksvisa riksfärdtjänsten bör påbörjas så snart förberedelsearbetet är avslutat.

Nämnden skall således inom givna riktlinjer svara för den försöksvisa riksfärdtjänsten. När det gäller frågan om hur verksamheten skall organiseras och administreras bör ett lättillgängligt, enkelt och tillförlitligt system självfallet eftersträvas. Legitimeringskraven för berättigande till riks-färdtjänst bör fastläggas av nämnden i samråd med socialstyrelsen. Härvid bör med utgångspunkt i en bedömning av vilka individer som har behov av riks-färdtjänst och med utgångspunkt i de ekonomiska förutsättningarna avvägning göras mellan antalet riks-färdtjänstlegitimerade samt antal resor och reslängd per individ och år. I samband med de ekonomiska övervägandena bör nämnden även pröva den generella frågan om behov av ledsagare och hur ledsagares resa skall bekostas. Själva legitimeringen, som skall ske enligt riksgiltiga normer, bör om möjligt samordnas med legitimeringen för kommunal färdtjänst. I detta sammanhang erinrar föredraganden om att regeringen den 21 december 1978 givit socialstyrelsen i uppdrag att i samråd med Svenska kommunförbundet se över anvisningarna för statsbidrag till den kommunala färdtjänsten.

När det gäller det praktiska genomförandet av en riks-färdtjänstresa bör nämnden bl. a. utgå ifrån att bistånd från SJ:s, luftfartsverkets, Linjeflygs eller SAS personal för omhändertagandet av handikappade i allmänhet inte kan påräknas, utöver vad som erbjuds i dag.

Med utgångspunkt i bl. a. HAKO-utredningens beräkningar och i syfte att en rimlig ambitionsnivå skall kunna uppnås har föredraganden beräknat

medelsbehovet för försöksverksamhetens genomförande till 20 milj. kr. per år inkl. kostnaderna för den för verksamheten ansvariga nämnden. Dessa medel är främst avsedda att täcka skillnaden mellan verkligt pris och priset för andra klass järnväg på den interregionala delen av en riksfärdtjänstresa med framför allt järnväg eller flyg. Kostnaderna för kommunal färdtjänst i den resandes hemkommun skall berörd kommun svara för enligt gällande regler för den kommunala färdtjänsten. Föredraganden utgår ifrån att den kommunala färdtjänsten också kan anlitas för resor på besöksorten. I vissa fall kan det också bli fråga om resor med kommunal färdtjänst över kommungränserna, varvid den kommunala färdtjänsten måste anlitas – framför allt i glesbygdskommunerna. Kostnaderna för dessa resor bör, om särskilda skäl föreligger, efter prövning av nämnden kunna subventioneras av de medel som står till riksfärdtjänstens förfogande.

Med hänvisning till det anförda föreslår föredraganden att för budgetåret 1979/80 20 milj. kr. anvisas för försöksvis genomförande av riksfärdtjänst under ett nytt reservationsanslag på sjätte huvudtiteln benämnt F 8 Kostnader för försök med riksfärdtjänst.

När det gäller *genomförandet av handikappanpassningen* anför föredraganden att frågan om kollektivtrafikens anpassning till de handikappades behov är så väsentlig att anpassningen bör föreskrivas i en särskild lag.

Av lagen bör framgå vad som i detta sammanhang menas med kollektivtrafik. Med kollektivtrafik avses i första hand sådan trafik för personbefordran som tillhandahålls allmänheten mot ersättning och som bedrivs enligt turlista. En sådan definition kommer att omfatta all reguljär trafik, dvs. linjetrafik som drivs på land, till sjöss och i luften. Med tanke på den viktiga roll som taxi spelar när det gäller transporter av handikappade – inte minst i färdtjänsten och kompletteringstrafiken – bör även sådan beställningstrafik som benämns taxitrafik inrymmas under definitionen av begreppet kollektivtrafik.

I lagen bör föreskrivas att den som har tillsynen över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik skall se till att trafiken anpassas med hänsyn till handikappade. Kravet på anpassning riktar sig alltså dels till trafikutövarna, dvs. dem som driver en viss trafik, dels till dem som på olika sätt har tillsynen över trafiken. Med det senare avser föredraganden bl. a. de tillståndsgivande myndigheterna som i samband med tillståndsgivningen bör beakta att trafikuppläggningsen är sådan att handikappades resenöjligheter underlättas och att trafiken bedrivs med sådan materiel att den är tillgänglig för handikappade.

Vid planeringen och genomförandet av kollektivtrafiken måste tillses att trafiken läggs upp så att handikappades särskilda behov beaktas så långt det är möjligt. Detta bör enligt föredraganden slås fast i lagen.

I lagen bör också föreskrivas att de färdmedel som används skall så långt det är möjligt vara lämpade för handikappade resenärer.

Utöver lagen krävs enligt föredraganden att detaljföreskrifter meddelas för

att fullfölja syftet med lagen. Dessa bör regeringen eller myndighet som regeringen utser bemyndigas att meddela.

Vad sedan gäller frågan om det direkta ansvaret för genomförandet av handikappanpassningen bör detta ligga på de olika trafikverken och trafikföretagen.

När det gäller SJ, luftfartsverket och sjöfartsverket bör ansvaret för handikappanpassningen av färdmedel och trafikaneläggningar slås fast i verkens instruktioner. Därigenom kommer handikappanpassningen att utgöra en särskild myndighetsuppgift. Vad gäller flygplan och fartyg bör luftfartsverket resp. sjöfartsverket som tillsynsmyndighet åläggas att se till att färdmedlen är tillgängliga för handikappade. Vad beträffar enskilda järnvägar, spårvägar och tunnelbanor bör motsvarande ansvar föreskrivas i de särskilda tillsynsföreskrifter som gäller för dessa trafikslag.

I fråga om kollektivtrafiken på landsväg, dvs. busslinjetrafiken och taxitrafiken, anføres att en handikappanpassning i första hand kommer att gälla de fordon som används i trafiken. Föredraganden framhåller att enligt yrkestrafiklagstiftningen får fordon inte användas för yrkesmässig personbefordran förrän fordonet har anmälts till tillståndsmyndigheten, länsstyrelsen, och tillståndshavaren har överlämnat bevis att fordonet har godkänts vid lämplighetsbesiktning. Genom sådana föreskrifter för lämplighetsbesiktning som också innefattar normer för handikappanpassning av fordonen kan man enligt föredraganden uppnå att i kollektivtrafiken på landsväg endast används fordon som är lämpade också för handikappade resenärer. Det bör ankomma på statens trafiksäkerhetsverk att utfärda de föreskrifter som behövs. I verkets instruktion bör också införas en uttrycklig bestämmelse om att verket särskilt skall se till att sådana färdmedel som är avsedda för kollektivtrafik anpassas så att de tillgodoser handikappades särskilda behov. En erinran om de särskilda regler som gäller för handikappanpassningen av kollektivtrafiken bör tas in i yrkestrafiklagstiftningen.

Föredraganden konstaterar att det i flera avseenden föreligger behov av en samordning av handikappanpassningen av de skilda färdmedlen. Därför föreslås att transportrådet (behandlas under avsnitt 11) få till uppgift att svara för denna samordning. Transportrådet föreslås få till uppgift att översiktligt planera, initiera och följa upp handikappanpassningen samt att svara för en samordnande normgivning. Föredraganden utgår ifrån att rådet, i syfte att skapa en bred sakkunskap inom det berörda området, i sitt arbete nära samråder med företrädare för handikapporganisationerna och andra berörda intressenter.

I fråga om den forskning och utveckling som kommer att erfordras för att anpassningen av färdmedlen till handikappades behov skall nå uppställda mål utgår föredraganden ifrån att ett nära samarbete kommer till stånd mellan transportrådet och andra berörda institutioner. Rådet bör sålunda kunna spela en väsentlig roll som initiativtagare till olika forskningsprojekt samt i samband med utnyttjandet av forskningsresultaten och omsättningen av

dessas i konkreta anpassningsåtgärder. Rådet bör enligt föredraganden också verka för utveckling och tillämpning av enhetliga normer för handikappanpassning av sådana kollektiva färdmedel som används i internationell trafik samt i övrigt följa upp den internationella utvecklingen inom handikappområdet.

7.2 Utskottets överväganden

Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att förslag i de viktiga frågorna om handikappades möjligheter att i ökad utsträckning använda de kollektiva trafikmedlen nu har lagts fram. Kommunikationerna är av central betydelse för handikappades möjligheter att delta i samhällets olika aktiviteter. Förbättrade kommunikationer för handikappade utgör enligt utskottet ett viktigt led i strävandena att nå målet för handikappolitiken. Detta mål kan sammanfattas i begreppen normalisering och integrering, vilket innebär att människor med handikapp skall ingå i samhällets gemenskap och få samma livsvillkor som andra.

Utskottet delar föredragandens uppfattning att anpassningen av de kollektiva färdmedlen och terminalerna till handikappades behov är en nödvändig förutsättning för att det nyss nämnda målet skall kunna uppnås. Också utskottet anser att i det trafikpolitiska målet att tillförsäkra medborgarna en tillfredsställande transportförsörjning bör ingå att göra den kollektiva trafiken tillgänglig för alla trafikantkategorier.

När det gäller frågan om genomförandet av de föreslagna anpassningsåtgärderna kan utskottet ansluta sig till vad föredraganden har uttalat om att ramprogrammet – såväl vad avser färdmedel som terminaler – i princip bör kunna genomföras under en tioårsperiod. Det är emellertid väsentligt att åtgärderna tillåts genomföras successivt och på det sätt som är rimligt med hänsyn till bl. a. tekniska och ekonomiska förhållanden.

Utskottet anser också – i likhet med föredraganden – att frågan om kollektivtrafikens anpassning till de handikappades behov är så väsentlig att anpassningen bör föreskrivas i en särskild lag.

Utskottet anser det emellertid angeläget att understryka att kraven på anpassning av färdmedlen – liksom i fråga om terminalerna – utformas med beaktande av vad som kan anses vara skäligt med hänsyn till olika förhållanden av fordonsteknisk, trafikteknisk och ekonomisk natur. Utformningen av kraven måste vidare ske med hänsynstagande till att säkerheten inte åsidosätts. Under utskottsbehandlingen har framhållits riskerna för att en långtgående handikappanpassning kan innebära vissa problem bl. a. när det gäller närtrafik med buss och tunnelbana i rusningstid då trafiksystemet är känsligt för förseningar. Mot bakgrund härav vill utskottet understryka vikten av att kraven på anpassning utformas med beaktande av de särskilda förhållanden som gäller för tätortstrafiken. Vad utskottet nu har anfört bör komma till uttryck i de särskilda föreskrifter som enligt propositionen skall

utfärdas för tillämpningen av lagen om handikappanpassad kollektivtrafik. Detta bör av riksdagen ges regeringens till känna.

Utskottet tillstyrker förslagen i propositionen om försöksvis införande av en riksfärdtjänst. Genom de i propositionen framlagda förslagen synes syftet med motionerna 1978/79:276 och 1978/79:526, i vilka behandlas frågan om möjlighet för handikappade att till reducerat pris använda förstaklassvagnarna på järnväg, vara tillgodosett. Detsamma gäller yrkandet i motionen 1978/79:375 om rabatterad SJ-biljett för handikappades vårdare. Motionerna bör därför inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Vad propositionen i övrigt innehåller i denna del har ej gett utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande. Propositionen tillstyrks sålunda såvitt nu är i fråga. Detta innefattar jämväl förslaget till lag om ändring i byggnadsstadgan.

Under hänvisning till att yrkandet i motionen 1978/79:2379 (punkten 9) om riktlinjerna för anpassning av den kollektiva trafiken till de handikappades behov får anses tillgodosett redan genom propositionens förslag finner utskottet motionsyrkandet inte böra föranleda någon riksdagens åtgärd. Utskottets ställningstagande innebär vidare att utskottet lämnar yrkandena i motionen 1978/79:2133 (punkterna 1 och 2) med begäran om förslag på grundval av HAKO-utredningens betänkande, m. m. utan åtgärd.

8 Vissa planerings- och investeringsfrågor (Utskottet s. 106)

8.1 Förslagen i propositionen

I propositionen framhålls att samhällsutvecklingen under senare årtionden har medfört behov av en mer utbyggd och samordnad planering på olika nivåer såväl inom transportsektorn som mellan transportsektorn och andra samhällssektorer. En utbyggd och mer samordnad trafikplanering kan enligt föredraganden bl. a. minska risken för dubbelinvesteringar, medverka till ett mer effektivt utnyttjande av befintliga transportresurser och bidra till att begränsa energiåtgången inom transportsektorn och att reducera miljöstörningarna. En ökad samordning mellan trafikplanering och annan samhällsplanering kan vidare enligt föredraganden göra det lättare att nå olika övergripande samhälleliga mål. Mot denna bakgrund förordas att den regionala trafikplaneringen och den långsiktiga sektoriella planering som bedrivs inom olika statliga trafikverk samordnas och vidareutvecklas.

Den regionala trafikplaneringen bör, enligt föredraganden, tillsammans med den regionala utvecklingsplaneringen kunna ge ett underlag för bl. a. de sektorsövergripande avvägningar som måste göras på central nivå. Enligt föredraganden bör den regionala trafikplaneringen bedrivas dels som en i regel vart femte år återkommande fullständig regional trafikplanering, dels

som en löpande planering och uppföljning av fullständig regional trafikplanering. Den bör liksom hittills även fortsättningsvis nära samordnas med den regionala utvecklingsplaneringen och annan övergripande samhällsplanering.

Den fullständiga regionala trafikplaneringen bör enligt föredraganden mynna ut i en samlad bedömning av behoven på trafikområdet i resp. län under närmast följande fem- till tioårsperiod och ett på denna bedömning grundat förslag till åtgärder. Förslagen bör tillställas berörda trafikverk för att kunna utgöra ett underlag för upprättande av långsiktspaner på riksnivå för resp. trafikgren. Därmed skulle enligt föredraganden även för järnvägs-, sjöfarts- och luftfartssektorerna erhållas en motsvarighet till redan existerande planeringssystem för det statliga och statskommunala väg- och gatubygandet.

Inom ramen för den löpande regionala trafikplaneringen bör enligt föredraganden göras dels en fortlöpande uppföljning av den fullständiga regionala trafikplaneringen och av förändringar i transportbehoven m. m., dels utredningar av för en viss region eller bransch speciella transportproblem, vilka bör göras i samarbete med berörda parter. Konkreta förslag till åtgärder som berör t. ex. trafikverk och andra myndigheter bör enligt föredraganden kunna läggas fram i anslutning till länsstyrelsernas årliga rapporter över länsplaneringen och därmed kunna beaktas i det normala petita- och budgetarbetet.

För att ytterligare underlätta de sektorsövergripande avvägningar som måste göras på central nivå förordar föredraganden att *en ökad tidsmässig samordning* skall ske av den långsiktspanering som bedrivs inom olika statliga trafikverk. Vidare förordas att de verk som i sin verksamhet och investeringsplanering inte genomgående tillämpar ett samhällsekonomiskt synsätt skall vara skyldiga att lämna *underlag för samhällsekonomiska analyser* som kan komma att utföras på departementsnivå av sådana projekt och åtgärder som kan förväntas få en väsentlig effekt på trafikfördelningen, trafikutvecklingen eller samhällsutvecklingen. Föredraganden aviserar att förslag till föreskrifter i enlighet härmed kommer att föreläggas regeringen, som har att besluta i denna fråga.

I propositionen behandlas särskilt behovet av en övergripande *hamnplanering*. Föredraganden ansluter sig till vad som förordats i departementspromemorian (Ds K 1975:9) Planering av de svenska hamnarna, nämligen att en övergripande hamnplanering bör komma till stånd. Tillskapandet av en övergripande hamnplanering och därmed sammanhängande faktasammanställningar, prognos- och andra framtidsbedömningar bör enligt föredraganden väsentligt förbättra de olika hamnägarnas beslutssituation. Föredraganden betonar också att en övergripande hamnplanering underlättar den samordning som måste ske mellan hamnutbyggnader och de investeringar som görs i andra delar av trafiksektorn, såsom vägar, järnvägar och andra terminalanläggningar. Vidare framhålls att en vidgad hamnplanering skapar

bättre förutsättningar för en samordning av investeringarna inom hamnsektorn med den övriga samhällsplaneringen, t. ex. den fysiska planeringen och den regionala utvecklingsplaneringen.

I fråga om tillvägagångssätt vid hamnplaneringen förordar föredraganden att planeringen bör bedrivas på tre nivåer – nationell, regional och lokal nivå. Föredraganden understryker i anslutning härtill vikten av att kommunerna tar aktiv del i planeringen, vilket enligt föredraganden underlättas genom den regionala trafikplaneringen. Föredraganden erinrar i sammanhanget om de riktlinjer som regeringen den 14 december 1978 meddelat länsstyrelserna angående en kartläggning av hamnförhållandena i resp. region. Enligt riktlinjerna bör en inventering ske av bl. a. den befintliga hamnkapaciteten liksom utnyttjandet av denna, de olika hamnarnas ekonomi och aktuella utbyggnadsplaner. Materialet skall överlämnas senast den 1 januari 1980 till kommunikationsdepartementet.

I fråga om den övergripande nationella planeringen bör enligt föredraganden en utgångspunkt för den planerande myndigheten vara att utifrån de förhållanden som reglerar efterfrågan på hamntjänster för olika varuslag och transportrelationer söka fastställa en lämplig framtida hamnstruktur. Från denna utgångspunkt bör enligt föredraganden en *perspektivplan* över hur hamnsystemet bör utvecklas successivt växa fram. Särskild vikt föreslås böra fästas vid frågan om en lämplig hamnstruktur för linjetrafiken, såväl den europeiska som den transoceana.

Föredraganden föreslår att *sjöfartsverket* bör vara den myndighet som skall handha planeringen på nationell nivå. För att säkerställa dels att sjöfartsverket tillförs erforderlig kompetens i hamnfrågor, dels att olika intressen blir tillgodosedda i planeringen föreslås vidare att ett *samarbetsorgan* knyts till verket. Samarbetsorganet föreslås innefatta företrädare för Svenska hamnförbundet, Svenska kommunförbundet, Sveriges redareförening, Sveriges stuveriförbund, Svenska transportarbetareförbundet och Befraktarrådet.

För att planeringsarbetet skall kunna ske på ett meningsfullt och framsynt sätt krävs enligt föredraganden, i likhet med vad som förordats av bl. a. Svenska hamnförbundet, att sjöfartsverket har tillgång till *information* om de projekt som kan komma att aktualiseras under överblickbar framtid. Ägare av såväl allmänna som enskilda hamnar bör därför enligt föredraganden åläggas att årligen informera sjöfartsverket och länsstyrelser genom att sända in en förteckning över de investeringsobjekt de avser att utföra under den närmaste femårsperioden. Förteckningen föreslås uppta objektens art och inriktning, den hanteringsvolym som påverkas av investeringarna, beräknat investeringsbelopp och de förhållanden i övrigt som är relevanta för en beskrivning av resp. projekt.

Utöver information om projekt som är aktuella inom närmaste femårsperiod är det enligt föredraganden värdefullt om hamnägarna informerar länsstyrelser och sjöfartsverket även om projekt och utbyggnader som ligger längre fram i tiden. Denna information, som föreslås vara frivillig, förutsätts

vara av mer översiktlig karaktär. Den närmare utformningen av det föreslagna informationssystemet får enligt föredragandens mening ankomma på sjöfartsverket att utarbeta. Föredraganden föreslår vidare att sjöfartsverket med hjälp av det nämnda informationssystemet bör bygga upp och å jourhålla en *faktabank* över olika hamnars tekniska, kapacitetsmässiga, fysiska m. fl. förhållanden.

Den nämnda perspektivplanen för hamnväsendet kan enligt föredraganden redan genom sin existens förväntas komma att påverka övervägandena i frågor om olika hamnprojekt. Föredraganden anser dock att samhället bör ges ett mera påtagligt inflytande på hamnanläggningar i olika delar av landet. För att uppnå detta syfte föreslås i propositionen att ett s. k. utlåtandeinstitut inrättas. I propositionen föreslås således att inga väsentliga infrastrukturella utbyggnader i hamnar, såsom fördjupning av farleder, anläggning eller utbyggnad av kajer, byggande av industrispår och anskaffande av kranutrustning, bör få göras förrän de har anmälts hos sjöfartsverket och verket har avgett *utlåtande* om deras lämplighet från samhällelig synpunkt. Utlåtande bör enligt föredraganden också avges över sådana investeringar som i väsentlig grad påverkar godshantering som redan förekommer i hamnen eller som innebär att en helt ny typ av gods kommer att hanteras.

För att avgränsa sådana större investeringar som bör bli föremål för utlåtande föreslås att en *beloppsgräns* införs. Denna föreslås gå vid 15 milj. kr. för funktionellt sammanhängande projekt.

I fråga om investeringar som understiger denna gräns föreslås gälla att funktionellt sammanhängande projekt med en investeringsvolym understigande 2 milj. kr. inte skall behöva bli föremål för utlåtande. Däremot bör de ingå i den information som skall lämnas till sjöfartsverket.

I fråga om övriga projekt, dvs. investeringar som uppgår till 2–15 milj. kr., föreslås följande allmänna regler gälla. Hamnägare, blivande hamnägare eller andra som avser att utföra en investering inom området för hamnens verksamhet skall redovisa sina utbyggnadsplaner för sjöfartsverket. Denna *redovisning* skall ske utan anmodan. I denna redovisning skall också ingå en bedömning av hur resp. investering påverkar dels omfattningen av hanteringen av den eller de aktuella varuslagen i hamnen, dels hamnens totala godsomsättning. På grundval av denna information föreslås sjöfartsverket böra besluta och meddela berörd hamnägare vilka investeringar som skall bli föremål för utlåtande.

Anmälan om investering skall sändas till sjöfartsverket. Anmälan bör ge en så långt möjligt allsidig bild av projektet ur ekonomisk, teknisk, miljömässig och regionalpolitisk synvinkel. Anmälan skall innehålla en teknisk beskrivning av projektet, investeringsbelopp och investeringstidplan, lönsamhetskalkyl, uppgift om anslutningar till befintligt väg- och järnvägssystem, anknytning till farleder, konsekvenser för miljö och markanvändning, sysselsättningseffekter samt sådana uppgifter i övrigt som är av betydelse för att sjöfartsverket skall kunna bedöma projektet.

De grundläggande bestämmelserna om anmälningsskyldighet bör enligt föredraganden tas in i lag, medan de närmare föreskrifter som behövs om anmälningsskyldigheten och om informationsplikt i fråga om planerade hamninvesteringar föreslås meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen utser därtill, dvs. sjöfartsverket. I propositionen redovisas också förslag till lag om hamninvesteringar.

Föredraganden framhåller att avsikten är att omedelbart efter ett riksdagsbeslut låta påbörja det förberedelsearbete som krävs för att planeringsförfarandet och utlåtandinstitutet skall kunna träda i funktion den 1 januari 1980.

8.2 Utskottets överväganden

I motionen 1978/79:2379 (punkten 10) yrkas att riksdagen beslutar att med avslag på vad som anförs i motionen beträffande regional trafikplanering ge regeringen till känna vad som anförs i motionen beträffande länsdemokratisk förankring i den regionala trafikplaneringen. Motionärerna framhåller bl. a. att den regionala trafikplaneringen måste ingå som en naturlig beståndsdel i länsplaneringen och att en planering av denna art måste ske med stark förankring hos länets befolkning. I avvaktan på att förslag i denna fråga framläggs av länsdemokratikommittén är det enligt motionärerna angeläget att största möjliga politiska förankring på länsnivå skapas redan inom ramen för den existerande planeringsordningen. Detta kan enligt motionärerna ske bl. a. genom att länsstyrelsernas förtroendemannastyrelse ges en mer aktiv roll i arbetet och genom att det regionala planeringsarbetet ges en bättre förankring i primärkommunerna.

Det är vidare enligt motionärerna angeläget att de statliga länsorganens styrningsambitioner begränsas i fråga om den kollektiva persontrafiken.

Likaledes yrkas i motionen 1978/79:2397 (punkterna 3 och 4) att riksdagen beslutar att

- till regeringen återförvisa propositionens avsnitt 7. Vissa planerings- och investeringsfrågor med begäran att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till riktlinjer,

- begära att regeringen vid redovisningen av förnyat förslag om den regionala trafikplaneringen beaktar vad som anförts i motionen.

Motionärerna anser att de riktlinjer som anförts i propositionen är alltför vaga och allmänna för att kunna tjäna som vägledning för den regionala trafikplaneringen och föreslår att regeringen snarast skall återkomma till riksdagen med förslag till riktlinjer grundade på en analys av det hittills redovisade arbetet. Motionärerna föreslår också att planeringsarbetet i första hand skall inriktas på kollektivtrafikens behov och näringslivets godstrafikförsörjning samt att samhällets sysselsättningspolitiska mål måste ges stort inflytande på trafikplaneringen.

Därtill yrkas i motionen 1978/79:951 (punkten 3 f) att riksdagen hos

regeringen ger till känna vad som anförts i motionen angående glesbygdstrafiken. Motionärerna framhåller att det är nödvändigt att den kollektiva trafiken förbättras och görs mera heltäckande med hänsyn till de många människor som inte har tillgång till bil. Vidare framhålls att det i vissa områden är av särskild vikt att tvärledsförbindelser upprättas och att det är angeläget att söka finna nya flexibla trafikformer.

Utskottet finner att vad föredraganden anfört angående behovet av såväl en övergripande trafikplanering som en utbyggd och tidsmässigt samordnad sektoriell planering inom varje trafikgren i allt väsentligt överensstämmer med utskottets uppfattning i denna fråga. Utskottet vill emellertid när det gäller *den regionala trafikplaneringen* särskilt understryka angelägenheten av att trafikplaneringen nära samordnas med eller integreras i länsplaneringen. En sådan samordning eller integration är enligt utskottets mening väsentlig med hänsyn bl. a. till den betydelse trafiksystemet har för tillgängligheten till arbete, service, etc. i kommuner och regioner. Vidare bör enligt utskottets mening härigenom även kunna säkerställas både att samhällets sysselsättningspolitiska mål beaktas och att kommuner och landsting tillförsäkras ett stort inflytande på planeringen. Utskottet vill i sammanhanget också understryka vikten av att näringslivets godstrafikförsörjning särskilt beaktas i den regionala trafikplaneringen. Det gäller inte minst i fråga om stycke gods-trafiken i glesbygdsområden.

Vad den regionala kollektivtrafikplaneringen beträffar, anser utskottet det naturligt att det avgörande inflytandet och ansvaret för denna primärt bör åvila det organ som skall bära såväl det ekonomiska som politiska ansvaret för den regionala och lokala kollektivtrafiken. Utskottet utgår således från att allteftersom huvudmän för kollektivtrafiken på landsväg bildas i länen kommer huvudmännen – med beaktande av länsstyrelsernas övergripande riktlinjer – att svara för den konkreta utformningen av det kollektiva trafiksystemet i resp. län. Utskottet förutsätter att hänsyn därvid tas till behovet av en förbättrad kollektivtrafik även i mer glesbebyggda områden och att möjligheterna att åstadkomma nya och flexibla trafiklösningar i sådana områden med utnyttjande av anropsstyrd kollektivtrafik, minibussar, taxi m. m. provas.

När det gäller *den sektoriella planeringen* delar utskottet som tidigare nämnts föredragandens uppfattning om behovet av långsiktiga och tidsmässigt samordnade investeringsplaner för samtliga trafikgrenar som underlag för de sektorsövergripande avvägningar som måste göras av regeringen och riksdagen. Utskottet vill i sammanhanget även hänvisa till vad utskottet i det föregående (avsnitt 4.4.2) anfört om behovet av en långsiktig investeringsplan för statens järnvägar.

Vidare delar utskottet föredragandens uppfattning om det angelägna i att samhällsekonomiska utvärderingar görs av sådana projekt och åtgärder inom olika trafikgrenar som kan förväntas i väsentlig grad påverka trafikfördelningen, trafikutvecklingen eller samhällsutvecklingen. Vid övergång till en

mer marginalkostnadsanpassad prissättning av de trafik tjänster som tillhandahålls av det allmänna – i enlighet med vad som i det föregående förordats – ökar enligt utskottets mening behovet av en samhällsekonomisk utvärdering av viktigare investeringar och åtgärder på trafikområdet.

Utskottet förutsätter att då mer preciserade riktlinjer för trafikplaneringen föreligger, riksdagen får ta del av dessa. Utskottet utgår också från att resultatet av det pågående regionala trafikplaneringsarbetet och den förordade utbyggnaden av den långsiktiga sektoriella planeringen redovisas för riksdagen. Utskottet återkommer i det följande till frågan om hamnplaneringen.

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

Genom utskottets ställningstagande torde syftet med yrkandena i motionerna 1978/79:2379 (punkten 10), 1978/79:2397 (punkterna 3 och 4) och 1978/79:951 (punkten 3 f) vara tillgodosett.

I motionen 1978/79:951 (punkten 3 m) begärs att riksdagen hos regeringen ger till känna vad i motionen anförts angående den civila *luftfarten*. Motionärerna anser det bl. a. från energisynpunkt nödvändigt att genom samordning av olika trafikgrenar se till att flygtrafikens expansion inte leder till en minskning av trafikunderlaget för den övriga kollektiva trafiken och att stor uppmärksamhet ägnas flygsäkerhetsfrågan.

I anledning härav vill utskottet hänvisa till vad som anförts i propositionen angående behovet av samordning mellan planeringen och flygsystemets utveckling och planeringen inom andra samhällssektorer och av att flygplatsplaneringen ingår som ett led i planeringen av transportsystemet i dess helhet. Utskottet erinrar också om det arbete med dessa frågor som pågår inom lufttransportutredningen och om det uppdrag som regeringen den 14 december 1978 gett länsstyrelserna att genomföra en övergripande planering av sådana mindre flygplatser som betjänar matar- och allmänflyget i resp. län.

När det gäller flygsäkerheten utgår utskottet från att luftfartsverket och luftfartsinspektionen fortlöpande följer utvecklingen på flygsäkerhetsområdet och vidtar de åtgärder som kan erfordras.

Under hänvisning till det anförda och i avvaktan på resultatet av pågående utredningsarbete finner utskottet någon särskild åtgärd från riksdagens sida i anledning av motionsyrkandet ej erforderlig.

Med hänsyn till det arbete som pågår inom lufttransportutredningen och vid länsstyrelserna – med anledning av regeringens tidigare nämnda uppdrag – synes inte heller någon särskild åtgärd från riksdagens sida påkallad i anledning av motionerna 1978/79:1413 om en ombyggnad av flygplatsen i Östersund, 1978/79:1417 om att flygplatsen Växjö/Kronoberg överförs till statlig primärflygplats och 1978/79:1943 om användning av Gunnarss militära flygfält för charterflyg.

När det gäller flygplatsfrågan i Östersund vill utskottet även erinra om att kommunikationsministern i ett interpellationssvar i april i år framhållit att vissa åtgärder måste vidtas för fortsatt utnyttjande av den militära flygplatsen i Östersund för civil trafik. Kommunikationsministern meddelade därvid också att en framställning har gjorts till regeringen av länsstyrelsen i Jämtlands län i mars i år om att bl. a. sådana åtgärder vidtas att planeringsarbetet för utbyggnad av en ny flygstation vid Östersunds flygplats kan återupptas och att framställningen har remitterats till luftfartsverket för yttrande efter hörande av chefen för flygvapnet, statens vägverk, arbetmarknadsstyrelsen, beredningen för turism och rekreation, Linjeflyg AB och Östersunds kommun.

I motionen 1978/79:1398 (punkten 5) yrkas att riksdagen anholder att regeringen uppdrar åt luftfartsverket att utarbeta nya luftfartsavgifter i syfte att stimulera lågprispolitik och passagerartillskott inom inrikesflyget. Motionärerna hänvisar till den ökade passagerartillströmning som skett till följd av lågprissatsningen inom inrikesflyget och förordar att luftfartsverket bör införa rabatt på de passageraravgifter som överstiger de intäktsprognoser som verket lagt till grund för sin ekonomi.

Utskottet vill i anledning härav erinra om att luftfartsverket, i enlighet med vad som anges i luftfartstaxan, har rätt att ge kommersiellt motiverade rabatter på luftfartsavgifterna. Enligt vad utskottet har erfarit pågår diskussioner mellan de berörda parterna i den aktuella frågan. Med hänvisning härtill finner utskottet någon särskild åtgärd från riksdagens sida i anledning av motionsyrkandet ej påkallad. Utskottet vill dock understryka vikten av att dessa diskussioner leder till snabba resultat.

I motionen 1978/79:1418 hemställs att riksdagen hos regeringen begär utredning om behovet och konstruktionen av ett stöd grundat på i motionen angivna skäl för att täcka Linjeflyg AB:s driftunderskott på de s. k. sekundärlinjerna. Motionärerna framhåller att Linjeflyg AB under de två senaste verksamhetsåren uppvisat betydande rörelseunderskott och att bolaget under några år – i avvaktan på att bolagets ekonomi återuppbyggs – är i behov av ett ekonomiskt stöd för att inte behöva avveckla trafiken på de s. k. sekundärlinjerna, som medför förlust för bolaget.

Eftersom Linjeflyg AB innehar koncession, därmed tillika trafikplikt, på de berörda linjerna och då koncessionen ej har återlämnats, förutsätter utskottet att flygtrafiken på berörda linjer kommer att upprätthållas i enlighet med koncessionsvillkoren. Utskottet finner därför f. n. ingen särskild åtgärd påkallad från riksdagens sida i anledning av motionen.

I motionen 1978/79:2379 (punkten 1) yrkas att riksdagen beslutar att anta förslaget till lag om hamninvesteringar med kompletteringar i enlighet med vad som anförts i motionen. Motionärerna anser att det är fel att ha skilda planeringsmodeller för hamnväsendet, vägväsendet, flyget och kollektivtrafiken. Motionärerna anser också att en representant för SJ bör ingå i det

samarbetsorgan som i propositionen föreslagits skall knytas till sjöfartsverket. Därtill föreslår motionärerna att en motivskrivning skall göras i anslutning till den föreslagna lagen om hamninvesteringar med innebörden att en kommun inte skall behöva avvakta ett utlåtande från sjöfartsverket längre än ett år efter ingiven komplett anmälan.

Vidare yrkas i motionen 1978/79:2397 (punkterna 2 och 5) att riksdagen beslutar att dels avslå regeringens förslag till lag om hamninvesteringar, dels begära att regeringen vid redovisning av förnyat förslag om hamnplanering beaktar vad som anförts i motionen. Motionärerna framhåller att ett prövningsförfarande vid hamninvesteringar är nödvändigt för att samordningen, inom hamnsektorn och med andra trafikgrenar, skall bli effektiv men att hamnägarnas hanteringsfrihet inte får hämmas av prövningsbestämmelser i detaljfrågor eller av byråkratiska hinder.

Motionärerna anför vidare att förslaget i propositionen att information till sjöfartsverket skall lämnas om investeringar av en så liten omfattning som 2 milj. kr. kan bli ett alltför byråkratiskt och tungrott system. Prövningen föreslås bara gälla större projekt och i första hand avse sådana fasta investeringar som på ett avgörande sätt påverkar förutsättningarna för övriga trafikinvesteringar.

Utskottet delar föredragandens mening om behovet av en övergripande hamnplanering. Utskottet anser således att upprättandet av faktasammansättningar över det svenska hamnväsendet – på grundval av bl. a. det nu pågående inventeringsarbetet vid länsstyrelserna – prognos- och andra framtidsbedömningar i anslutning därtill samt en på detta material grundad perspektivplan för utvecklingen av hamnsystemet bör kunna tjäna till ledning för många hamnägare. Förekomsten av en sådan plan bör därigenom kunna medverka till en ur samhällsekonomisk synvinkel rimlig utveckling av hamnsystemet i olika delar av landet. Utskottet delar också föredragandens uppfattning att sjöfartsverket bör vara den myndighet som handhar den övergripande planeringen på nationell nivå och att ett samarbetsorgan bör knytas till verket för att säkerställa erforderlig kompetens i hamnfrågor och att olika intressen blir tillgodosedda i planeringen.

Vad beträffar sammansättningen av det föreslagna samarbetsorganet förutsätter emellertid utskottet att även representanter för statens järnvägar, vägverket m. fl. kan ingå eller adjungeras vid behov. Utskottet utgår från att den perspektivplan som sjöfartsverket upprättar underställs riksdagens prövning.

När det gäller de i propositionen föreslagna reglerna – och därpå grundat lagförslag – för information, anmälan och utlåtande om planerade hamninvesteringar kan utskottet emellertid på väsentliga punkter inte tillstyrka regeringens förslag. Utskottet finner således att den föreslagna avgränsningen av de investeringar varom anmälan skall göras till sjöfartsverket är alltför vid. Anmälan till sjöfartsverket bör enligt utskottets mening krävas bara för hamninvesteringar som i väsentlig grad påverkar hamnernas struktur eller

som på ett avgörande sätt påverkar förutsättningarna för övriga trafikinvesteringar. Vidare är det enligt utskottets mening mycket tveksamt om över huvud taget investeringar i annat än fasta anläggningar bör kräva anmälan. De föreslagna beloppsgrensarna för informations- och anmälningskyldighet är också för snävt tilltagna enligt utskottets uppfattning. Utskottet anser således att det finns risk för att en onödig byråkrati vid handläggningen av hamninvesteringsärenden kan uppstå med den utformning av reglerna som föreslagits i propositionen.

Med hänsyn till att hamnägarnas rörelsefrihet inte mer än nödvändigt skall inskränkas genom införandet av ett utlåtandeinstitut anser utskottet vidare att en kort tidsfrist bör sättas, inom vilken sjöfartsverket normalt bör avge sitt utlåtande. Om utlåtande av något skäl inte avgetts inom denna tid bör det således enligt utskottets mening stå hamnägaren eller annan berörd fritt att utan hinder härav fullfölja sina investeringsplaner.

Med hänvisning till vad utskottet i det föregående anfört, finner utskottet att regeringens förslag till handläggningsordning och förslag till lag om hamninvesteringar bör av riksdagen återförvisas med hemställan om en överarbetning i enlighet med vad utskottet här anfört. Enligt utskottets bedömning borde omarbetning kunna ske i sådan tid att möjlighet finns för riksdagen att ta ställning till ett omarbetat förslag under nästa riksmöte.

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

Genom utskottets ställningstagande torde syftet med yrkandena i motionerna 1978/79:2379 (punkten 1) och 1978/79:2397 (punkten 5) i huvudsak vara tillgodosett. Utskottets ställningstagande innebär också att yrkandet i motionen 1978/79:2397 (punkten 2) tillstyrks.

Enligt utskottets mening kan hamnfrågorna inte ses isolerade från andra trafiksektorer. Riksdagen har begärt att sjöfartens roll i trafikpolitiken skall belysas. Den trafikpolitiska utredningen fick i uppdrag att pröva relationerna mellan inrikes transporter till lands och till sjöss. Någon sådan prövning har ej skett. Om inte heller den sjöfartspolitiska utredningen behandlar dessa frågor i de förslag som väntas under året bör regeringen skyndsamt ta initiativ som tillgodoser kraven att sjöfartens roll i trafikpolitiken prövas.

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

I motionen 1978/79:951 (punkten 31) begärs att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts i motionen angående sjöfarten. Motionärerna framhåller att åtgärder som stärker den svenska sjöfartens konkurrenskraft är mycket angelägna och man förutsätter att den sjöfartspolitiska utredningen så snart som möjligt presenterar förslag. Vidare framhåller motionärerna att insatser för att öka sjösäkerheten är angelägna.

När det gäller sjöfartspolitiska utredningens arbete vill utskottet erinra om vad föredragande statsrådet anfört i propositionen 1978/79:116 om vissa sjöfartsfrågor, nämligen att förslag till sjöfartspolitiskt program beräknas föreligga efter sommaren och att åtgärder bör kunna föreslås riksdagen hösten

1979 med verkan fr. o. m. 1980.

I fråga om insatser för att öka sjösäkerheten vill utskottet peka på att sjöfartsverket är ansvarig myndighet för sjösäkerheten och att verket fortlöpande följer utvecklingen på detta område och att verkets verksamhet till stor del är inriktad på att med olika medel vidmakthålla och förbättra säkerheten till sjöss. Även skyddet av miljön kommer därvid in. Åtgärderna inriktas dels på farlederna och deras utmärkning, dels på trafiken i form av information, vägledning och assistans. Utskottet vill i sammanhanget även peka på det arbete som bedrivs inom kommittén (Jo 1978:05) om miljörisker vid sjötransporter och vars syfte är att bedöma vilka ytterligare insatser som behövs för att minska riskerna för utsläpp av olja och kemikalier från fartyg och för att effektivisera bekämpningsarbetet när utsläpp inträffar. Kommittén beräknas enligt uppgift slutföra sitt arbete under första halvåret 1979.

Med hänvisning till vad här anförts finner utskottet något särskilt uttalande från riksdagens sida i anledning av motionen ej erforderligt. Motionsyrkandet avstyrks således.

I motionen 1978/79:458 yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning om möjligheterna att utnyttja Dalälven som sjötransportled från Siljan till Bottenhavet, och i motionen 1978/79:1424 begärs likaledes att detta projekt utvärderas från miljösynpunkt och samhällsekonomisk synpunkt.

Utskottet vill i anledning härav framhålla att länsstyrelsen i Kopparbergs län i skrivelse till regeringen (kommunikationsdepartementet) i februari 1978 har underställt regeringen frågan om eventuellt bidrag till att utreda förutsättningarna att bygga en kanal i Dalälvens lopp. Kanalsällskapet har lagt fram förslag till alternativa kanalutföranden för sjögående fartyg resp. pråmar av olika storlek. Investeringskostnaden för dessa har uppskattats till 1,1 – 2,3 miljarder kronor beroende på utförande. Kanalsällskapet har vidare uppskattat den godsvolym som kan komma att transporteras på kanalen till 2 å 3 miljoner ton per år.

Ärendet har remitterats till sjöfartsverket, som avgav yttrande i ärendet den 24 maj 1978. I yttrandet jämför sjöfartsverket bl. a. de olika utbyggnadsalternativen med motsvarande utbyggnadsalternativ för Göta kanals västgötaled, som har utretts tidigare. Härav framgår t. ex. att det dyraste alternativet (för medelstora kustgående fartyg om 3 500 Dwt) uppskattas kräva en investeringskostnad av 2,3 miljarder kronor för Dala kanal mot 370 milj. kr. för Göta kanal, medan det billigaste alternativet (för pråmar om 600 Dwt) kräver en investering av ca 1,1 miljarder för Dala kanal mot 130 milj. kr. för Göta kanal. Enbart kapitalkostnaden skulle för de angivna alternativen uppgå till 92 resp. 190 milj. kr. årligen för en Dala kanal, eller ca 40 – 60 kr. per ton vid den angivna transportvolymen. Utgående från den angivna jämförelsen och från de erfarenheter sjöfartsverket har angående godsprognoser och lönsamhet i utbyggnader av Trollhätte kanal och Södertälje kanal har verket kommit fram till "att möjligheterna att nå lönsamhet i det nu aktualiserade projektet

(synes) vara ytterst ringa". Regeringen har också i beslut den 10 november 1978 lämnat ansökningen utan åtgärd.

Utskottet vill i sammanhanget även peka på att Föreningen för inre vattenvägar i en analys av projektet Dala kanal, som publicerats i föreningens jubileumsskrift 1978, framhåller följande:

"Det förefaller dock helt klart att det tekniskt sett är fullt möjligt att bygga en kanal från Östersjön till Siljan. Lika klart synes det vara att ett kanalbygge inte kan få så stora effekter på regionens näringsliv att det vore samhälls-ekonomiskt motiverat att genomföra projektet. Det torde finnas andra former av regionalpolitiska satsningar som ger bättre resultat eller kostar mindre."

Med hänvisning till vad ovan anförts finner utskottet ej skäl att tillstyrka någon ytterligare utredning av det aktuella projektet. Utskottet avstyrker således motionen 1978/79:458 och motionen 1978/79:1424 i nu berörd del.

I motionen 1978/79:968 begärs att riksdagen hos regeringen anhåller om en utredning om de svenska kanalernas framtid. Likaledes begärs i motionen 1978/79:1407 att riksdagen med instämmande i motionens syfte hos regeringen hemställer att regeringen låter skyndsamt utreda frågan om möjligheterna till en ökad satsning på upprustning av kanaler och övriga inre vattenvägar samt vissa insjö- och kusthamnar i syfte att kraftigt öka sjöfartens andel av godstransporterna. Vidare yrkas i motionen 1978/79:970 att riksdagen hos regeringen hemställer om en utredning om utbyggnad av sjöfartslederna till Uppsala och Enköping.

Utskottet vill i anledning härav erinra om att ett flertal statliga kanalutredningar har genomförts under det senaste årtiondet. På grundval härav har några projekt, som bedömts ha de största förutsättningarna att ge positiva regionalekonomiska effekter och samhällsekonomiska fördelar, genomförts. Förutsättningarna för en ökad kanal- och insjötrafik i Sverige är således enligt utskottets mening både teoretiskt och praktiskt relativt väl kända. Med hänvisning härtill finner utskottet några utredningar av det slag som förordas i motionerna 1978/79:968 och 1978/79:1407 eller om det i motionen 1978/79:970 nämnda projektet f. n. ej erforderliga. Av det anförda följer att motionerna avstyrks.

I ett antal motioner behandlas hamnstrukturen, sjöfartsverkets organisation, särskilt organisationen av lotsväsendet, och effekterna på bl. a. hamnstrukturen vid en minskning av antalet lotsplatser. Således begärs i motionen 1978/79:1414 att riksdagen beslutar att rationaliseringsåtgärder från sjöfartsverkets sida som kan medföra strukturförändringar av betydelse inom svenskt hamnväsende ej får ske utan riksdagens prövning. Vidare yrkas i motionen 1978/79:1948 att riksdagen hos regeringen hemställer

1. att en parlamentarisk utredning tillsätts med uppgift att framlägga förslag om den framtida hamn- och lotsorganisationen, varvid sysselsätt-

nings- och miljöaspekter samt sjösäkerhetsaspekter skall beaktas och målsättningen vara att bevara och utveckla samtliga hamnar,

2. att den planerade koncentrationen av hamnar och lotsstationer stoppas i avvaktan på den föreslagna parlamentariska utredningens förslag samt riksdagens ställningstagande.

Likaledes yrkas i motionen 1978/79:955

1. att riksdagen uttalar sig för en bibehållen decentralisering av hamnväsendet till förmån för de mindre och medelstora hamnkommunerna,

2. att riksdagen uttalar att någon försämring av lotsningsservicen ej får ske utan att lotsstationerna i Hölick och Ljusne bibehålls,

3. att riksdagen hos regeringen begär att någon omorganisation av hamnväsendet, sjöfartsverket och lotsväsendet ej kommer till stånd på grundval av nu föreliggande utredningsmaterial,

4. att riksdagen hos regeringen begär en parlamentarisk utredning om det svenska hamnväsendet, sjöfartsverkets organisation samt en kommunalisering av lotsväsendet.

Med anledning av de i motionen 1978/79:1414 bl. a. uttalade farhågorna för att sjöfartsverket ensidigt skall vidta åtgärder som förändrar den svenska hamnstrukturen m. m. – vilka farhågor grundar sig på en i bil. 9 till årets budgetproposition återgiven redogörelse för sjöfartsverkets syn på den framtida utvecklingen av sjötransport- och hamnstrukturen – vill utskottet framhålla följande.

Utskottet delar den mening som framförts i motionerna 1978/79:955, 1978/79:1414 och 1978/79:1948 att åtgärder från sjöfartsverkets sida som kan leda till strukturförändringar av betydelse inom svenskt hamnväsende ej bör vidtas utan riksdagens prövning.

Enligt vad utskottet har erfarit kommer, när beredning av ärendet rörande sjöfartsverkets organisation är avslutad, förslag att föreläggas riksdagen. Någon indragning av lotsplatser eller lotsuppassningsställen bör därför inte heller ske utan att riksdagen beretts tillfälle att ta ställning härtill. När det gäller andra åtgärder från sjöfartsverkets sida som kan påverka den svenska hamnstrukturen erinrar utskottet om vad som anförts i det föregående i fråga om den övergripande hamnplaneringen.

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

Slutligen yrkas i motionerna 1978/79:1961 och 1978/79:274 att riksdagen beslutar uttala att bemanningen på Lysekils och Nordkosters lotsplatser bibehålls i nuvarande omfattning, resp. att riksdagen hemställer hos regeringen om att bemanningen vid Lysekils och Nordkosters lotsplatser bibehålls i oförändrad utsträckning så att den synnerligen viktiga utkiksfunktionen kan behållas även i fortsättningen vid dessa lotsplatser.

Med anledning härav vill utskottet framhålla, att det rimligen måste ligga inom sjöfartsverkets befogenhet att anpassa bemanningen vid lotsplatserna till behovet. Utskottet förutsätter att verket därvid även beaktar de faktorer

som motionärerna pekat på. Med hänvisning härtill finner utskottet någon särskild åtgärd från riksdagens sida ej erforderlig i anledning av motionerna.

9 Energihushållning (Utskottet s. 124)

9.1 Förslagen i propositionen

Under ovanstående rubrik behandlas i propositionen olika frågor i anslutning till förslag som lagts fram i energikommissionens betänkande och i departementspromemorian (Ds I 1977:12) Energibesparingar inom transportsektorn.

Inledningsvis framhåller föredraganden att det föreligger ett nära samband mellan trafikpolitiken och energipolitiken. Eftersom råoljetillgångarna är begränsade måste åtgärder vidtas som leder till en effektivare energianvändning och ett minskat oljeberoende inom transportsektorn. Trafikpolitiken måste utformas så att de energipolitiska målen inte efterställs.

Energiförbrukningen inom transportsektorn beräknas under perioden 1973–1978 ha ökat från 75 TWh till 85 TWh, vilket motsvarar en genomsnittlig årlig ökning med 2,5 %. Detta innebär att sektorns andel av den totala energianvändningen i landet ökat från 19 % till 21 % under perioden. Enligt industriverkets prognos skulle transportsektorns förbrukning öka till ca 99 TWh år 1990.

En sannolik utveckling under de närmaste 10–15 åren är att tillgången på olja kommer att bli allt knappare. Sverige måste därför minska oljeanvändningen redan under det närmaste decenniet. Detta gäller också transportsektorn, som till 98 % är beroende av oljeprodukter. Föredraganden anser att det är nödvändigt att åstadkomma besparingar inom samtliga samhällssektorer för att uppnå en bättre energihushållning och delar mot denna bakgrund energikommissionens uppfattning att även transportsektorn bör bli föremål för hushållning med energi. När det gäller åtgärder för att begränsa energiåtgången för biltrafiken är sådana motiverade också av miljö- och hälsoskäl. Det är en väsentlig uppgift att minska föroreningarna från bilismen. De energibesparande åtgärderna bör därför medverka till att kraven beträffande god miljö, men också beträffande trafiksäkerhet, tillgodoses.

Energikommissionen föreslår ett besparingsprogram som bedöms leda till en minskning av den beräknade energiförbrukningen inom transportsektorn år 1990 från 99 TWh till 92–93 TWh, dvs. en minskning med 6–7 %. Med hänsyn till risken för att negativa sidoeffekter skall uppstå om samtliga energikommissionens förslag förverkligas har föredraganden valt att stanna vid en något lägre besparingsnivå. Förslagen i propositionen syftar till en sammanlagd besparing på 4–5 %.

Föredraganden pekar på att personbilarna svarar för ungefär hälften och lastbilarna för ca 16 % av transportsektorns totala energiförbrukning. Härtill kommer att energiförbrukningen per personkm resp. tonkm för dessa transportmedel i genomsnitt är högre än för övriga transportmedel. Variationerna kan dock vara stora beroende på utnyttjandegrad, typ av transport etc. Mot denna bakgrund anser föredraganden – i likhet med energikommissionen – det naturligt och hushållningsinsatserna riktas mot dessa två transportmedel och i första hand då mot personbilstrafiken.

Föredraganden delar energikommissionens uppfattning att det för att åstadkomma en effektiv energihushållning krävs en kombination av stimulans- och styråtgärder.

En viktig uppgift inom ramen för energihushållningsprogrammet är enligt föredraganden att på olika sätt söka *minska ökningen av resandet med personbil*. En minskning kan exempelvis ske genom att människor blir mer miljö- och energimedvetna och mer medvetna om de kostnader som följer med bilutnyttjandet. Detta bör kunna leda till att resandet planeras bättre och att en del bilresande ersätts av ett ökat kollektivt resande.

För att begränsa ökningstakten i personbilstrafikens energikonsumtion krävs enligt föredraganden ett flertal åtgärder. Av betydelse är exempelvis samhällets *information* till bilisterna om nödvändigheten att spara energi. I det sammanhanget erinras om att det redan i dag görs betydande insatser från samhällets sida genom energisparkommittén. Ytterligare åtgärder krävs dock att förbättra informationen till och utbildningen av bilisterna. Den särskilda inriktningen på transportområdet bör liksom hittills koncentreras till det energisparande som den enskilde bilisten själv kan medverka till. Körsätt, fordonsunderhåll och användning av fordonsutrustning som påverkar bränsleförbrukningen har härvid särskilt stor betydelse. Vidare bör tonvikt läggas vid att den enskilde, genom att t. ex. avstå från onödigt resande, planera sitt resande bättre, övergå till kollektivt resande och samåka, kan spara energi.

Föredraganden framhåller i sammanhanget också vikten av att de affärsdrivande verken rent allmänt vidtar åtgärder i energibesparande syfte.

En utbyggd och *förbättrad kollektivtrafik* framhålls vara ett viktigt medel för att uppnå en bättre energihushållning inom transportsektorn. De största energibesparingarna torde erhållas genom ett ökat utnyttjande av kollektivtrafiken för främst arbetsresor. I sammanhanget understryks att energibesparingar som en följd av övergång från individuellt till kollektivt resande förutsätter att de kollektiva trafikmedlen utnyttjas effektivt.

En övergång till kollektivt resande kräver enligt föredraganden dels en förbättrad planering av trafiken, dels investeringar i rullande materiel och fasta anläggningar samt dels insatser för drift av trafiken. Åtgärder bör också vidtas som ger kollektivtrafiken god framkomlighet. Det kan gälla bussleder,

reserverade körfält, trafiksignaler som prioriterar kollektiv trafik m. m. I detta sammanhang framstår – vilket även flera remissinstanser understrukt – energikommissionens förslag om infartsparkeringar i anslutning till de kollektiva transportmedlen som angeläget. Vidare synes det möjligt att genom en spridning av arbetstiderna bättre kunna utnyttja kollektivtrafikens kapacitet.

För att det uppställda energisparmålet skall kunna nås krävs även en ökad *samåkning* i personbil. Framför allt gäller detta i samband med arbetsresor, där medelbeläggningen enligt vissa undersökningar uppgår till endast 1,3 personer per bil.

I glesbygden framstår samåkning i många fall som ett värdefullt alternativ till kollektiv trafik och till egen bil för arbetsresor. Samåkning bör emellertid enligt föredraganden även kunna vara ett alternativ i tätorterna, bl. a. då det gäller resor från spridd villabebyggelse eller då det är fråga om resor i relationer där kollektivtrafik saknas.

Föredraganden anser att en ökad samåkning medför så stora fördelar från såväl energi-, miljö- som trafiksäkerhetssynpunkt att ett ökat engagemang från kommuner, organisationer och företag är synnerligen angeläget. Bl. a. bör dessa kunna sprida information om de anställdas reseönskemål, bostadsort, tillgång till bil etc. och aktivt verka för att samåkningsprogram genomförs.

För att få till stånd en övergång från individuell till kollektiv trafik och en samåkning i den omfattning som förutsätts för det uppsatta energisparmålet krävs enligt föredraganden även *vissa begränsningar av personbilstrafiken*. En höjning av energiskatten på oljeprodukter kan antas på lång sikt leda till en minskning av trafiken och därigenom till minskat oljeberoende i samhället. När det gäller transportsektorn visar emellertid erfarenheterna att även andra åtgärder erfordras i syfte att dämpa personbilsutnyttjandet. Härvid bör enligt föredraganden begränsningar i första hand ske i form av direkta restriktioner mot bilutnyttjandet i de större tätorterna där åtgärder kan motiveras även av miljö- och trafiksäkerhetsskäl samt för att öka kollektivtrafikens och cyklismens framkomlighet.

Restriktioner bör i vissa fall vidtas mot personbilstrafiken i större tätorter. Hur långtgående dessa restriktioner behöver vara måste grundas på de lokala förutsättningar som råder. Det bör exempelvis vara möjligt att använda parkeringsbestämmelserna för att påverka biltrafikens omfattning. Personbilstrafiken bör vidare kunna dämpas genom olika former av trafikregleringar, t. ex. genom körförbud för icke yrkesmässig trafik inom en del av en tätort. Beslutanderätten för sådana åtgärder ligger hos resp. kommun. Föredraganden hänvisar i sammanhanget till trafikpolitiska utredningens förslag att kommuner ges laglig möjlighet att själva genom särskilda avgifter på den rörliga trafiken och parkeringsbestämmelser styra och begränsa tätortstrafiken. Föredraganden finner förslaget intressant och kommer därför i särskild

ordning att föreslå regeringen att förutsättningarna för ett sådant system undersöks.

Frågan om reglerna för avdrag för kostnader för arbetsresor i bil tas också upp i sammanhanget. Föredraganden förklarar sig emellertid – efter att ha samrått med chefen för budgetdepartementet – inte beredd att föreslå någon ändring av reglerna.

I propositionen diskuteras vidare olika åtgärder för att sänka specifik bränsleförbrukning. Vikten av en utbyggd och förbättrad information till bilisterna betonas därvid. I sammanhanget erinras bl. a. om den av konsumentverket fr. o. m. år 1978 införda bränsledeklarationen av nya personbilar och den informationsverksamhet som verket bedriver. Erfarenheterna från konsumentverkets arbete tyder på att en viss förändring i konsumenternas köparpreferenser i riktning mot mer energisnåla fordon håller på att ske.

Enligt energikommissionens förslag bör frågan om *obligatorisk ekonomitrимning* övervägas. Flera remissinstanser – bl. a. Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening, Motorbranschens riksförbund och Svensk bilprovning – intar i sina yttranden en positiv inställning till förslaget med hänsyn bl. a. till de bränslebesparingar som kan uppnås. Även föredraganden anser att ekonomitrимning har stor betydelse för att hålla nere energiförbrukningen inom biltrafiken. Ekonomitrимning bör emellertid ske på frivillig väg. Genom den typ av informations- och utbildningsåtgärder som föreslagits bör enligt föredraganden bilisterna kunna bibringas kunskap om vilka åtgärder de själva kan vidta för att öka bilens bränsleeffektivitet.

I sammanhanget kan också nämnas att konsumentverket f. n. förhandlar med olika branschorganisationer om energideklaration av begagnade personbilar vid försäljning hos näringsidkare i syfte att få till stånd enhetlig information till konsumenterna om begagnade personbilar ekonomitrимmats eller inte. Ytterligare en åtgärd för att på sikt få en bättre kondition hos fordonsparken kan enligt föredraganden vara att införa en varudeklaration på begagnade personbilar som informerar om bilens tekniska skick och i vilken utsträckning och på vilket sätt den underhållits sedan den första gången försålles. Även denna åtgärd uppges vara föremål för överväganden inom konsumentverket.

Föredraganden förklarar sig dela energikommissionens uppfattning att åtgärder som syftar till att öka bränsleeffektiviteten i den befintliga bilparken är angelägna. Eftersom flera utredningar och andra aktiviteter med detta syfte pågår uppger sig föredraganden inte ha funnit skäl att nu vidta några åtgärder utöver dem som tidigare nämnts beträffande information och utbildning.

När det gäller frågan om *specifik bränsleförbrukning* hänvisar föredraganden inledningsvis till att det i USA – med början fr. o. m. årsmodell 1978 – ställs krav på att en viss genomsnittlig bränsleförbrukning inte överskrids för olika biltillverkares och bilimportörers produktsortiment. Kraven skärps kontinuerligt från 1,31 liter per mil modellåret 1978 till 0,86 liter per mil modellåret 1985. Bränsleförbrukningen mäts med hjälp av en testmetod som tagits fram

av det federala miljöorganet EPA. Metoden består av en stadskörcykel och en landsvägskörcykel och proven utförs stationärt under laboratorieförhållanden. Varje biltillverkares och importörs genomsnittliga bränsleförbrukning mäts med utgångspunkt i hela produktsortimentet hos tillverkaren/importören i fråga där varje bilmodells specifika bränsleförbrukning vägs mot resp. modells försäljningsvolym.

Föredraganden anser att på grund av bilmarknadens *internationella prägel* kommer lagstiftningen angående bränsleförbrukning i USA – liksom eventuell lagstiftning inom t. ex. EG eller andra länder – att leda till att även den svenska marknaden tillförs mer bränsleeffektiva fordon.

Även om krav i andra länder inte automatiskt leder till att motsvarande fordon säljs på den svenska marknaden kommer enligt föredraganden den fortgående internationaliseringen inom bilbranschen att medföra att den aktuella utländska lagstiftningen på ett genomgripande sätt påverkar det svenska bilsortimentet. Därför anser föredraganden att det f. n. inte är motiverat att överväga lagstiftning för att uppnå den önskvärda utvecklingen. För att i möjligaste mån säkerställa att de bränsleeffektiva bilar som biltillverkarna nu utvecklar tillförs även den svenska marknaden har det f. n. bedömts tillräckligt att för bilbranschen ange vissa riktlinjer för hur nya personbilers bränsleförbrukning bör utvecklas under perioden fram till år 1990.

Enligt föredraganden finns flera skäl som talar för att den i USA tillämpade EPA-metoden bör användas i Sverige. Även en medelförbrukningsmetod av det slag som används i USA anses efter viss anpassning vara lämplig även för svensk del.

Föredraganden anser att rekommendationerna bör knytas till billeverantörer som säljer personbilar i Sverige. Med billeverantör avses i sammanhanget företag som köper nya bilar från svenska eller utländska biltillverkare för vidareförsäljning, dvs. i allmänhet generalagenter. Ett alternativ vore att knyta rekommendationerna till biltillverkare i stället för till billeverantörer men detta skulle enligt föredraganden innebära stora nackdelar för i synnerhet tillverkare med antingen få modeller i sitt program eller med viss inriktning på större biltyper.

Den amerikanska metoden skulle innebära att den med hänsyn till olika bilmodellers specifika bränsleförbrukning och antal försålda bilar sammanvägda genomsnittliga bränsleförbrukningen för varje billeverantör jämförs med rekommenderade förbrukningstal. Biltyper med högst varierande bränsleförbrukning kan härigenom fortfarande säljas men försäljningen av modeller med hög förbrukning måste kompenseras med en försäljning av lätta och bränslesnåla fordon som har en förbrukning under de rekommenderade värdena. Systemet blir härigenom i princip mycket flexibelt, men man kan inte utesluta att det på en relativt liten marknad som den svenska kan bli svårt att tillämpa det utan särskild anpassning. Det får enligt föredraganden ankomma på regeringen att efter närmare utredning avgöra hur en sådan

anpassning i så fall bäst bör ske och fastställa beräkningsmetod och rekommenderade värden för specifik bränsleförbrukning samt de tidpunkter vid vilka olika värden skall gälla. Hävid bör tillses att bilbranschen ges en skälig förberedelse tid.

Föredraganden understryker att rekommendationerna måste utformas på sådant sätt att samhällets mål beträffande luftkvalitet, bullerbegränsning och trafiksäkerhet också kan uppnås. Detta gäller särskilt de krav på renare avgaser från motorfordon som nu finns och som framtiden kan komma att skärpas. Valet av förbrukningstal bör vidare grunda sig på en analys av den möjliga tekniska utvecklingen hos såväl svenska som utländska personbilar.

Efter samråd med handelsministern föreslår föredraganden att regeringen ger konsumentverket i uppgift att följa utvecklingen av bränsleförbrukningen. En sådan ordning anges vara naturlig med hänsyn till verkets uppgifter i fråga om bränsledeklarationen. Konsumentverket bör regelbundet till regeringen redovisa utvecklingen av varje billeverantörs specifika medelförbrukning, utveckling av medelförbrukningen för samtliga nyförsålda personbilar samt en analys av marknadsutvecklingen. För att bedöma hur utvecklingen av bränsleförbrukningen inverkar på miljö- och trafiksäkerhetskraven bör konsumentverket samråda med naturvårdsverket och trafiksäkerhetsverket.

I den mån förutsättningarna för de uppställda förbrukningstalen ändras bör regeringen kunna genomföra erforderliga justeringar av rekommendationerna. Bl. a. kan en översyn behöva aktualiseras i anslutning till förslag om framtida svenska avgasreningskrav som om några år kan komma att läggas fram av bilavgaskommittén (Jo 1977:08).

Den specifika medelförbrukningen hos personbilar av 1978 års modell har med hänsyn tagen till antalet försålda fordon under första halvåret 1978 beräknats till 0,94 liter per mil enligt den mätmetod som används för konsumentverkets bränsledeklaration. För 1981 års bilmodeller har föredraganden med hänsyn till den förväntade tekniska utvecklingen och efter diskussion med företrädare för bilbranschen bedömt att den specifika medelförbrukningen för den totala nybilsförsäljningen i Sverige kommer att vara ca 0,90 liter per mil. Vid en lämplig tidpunkt därefter bör systemet med rekommenderade förbrukningstal kunna träda i kraft. Föredraganden anser att det är realistiskt att räkna med att den genomsnittliga bränsleförbrukningen i nybilsförsäljningen successivt skall kunna minskas till 0,75 liter per mil år 1990. För 1980-talets mitt bör målet vara ca 0,85 liter per mil. Med utgångspunkt i dessa värden anses att det bör vara möjligt att uppnå det mål för energibesparing inom transportsektorn som tidigare angetts – en minskning med 4–5 % jämfört med den beräknade förbrukningen år 1990.

Föredraganden föreslår således att regeringen följer utvecklingen av den specifika bränsleförbrukningen i nybilsförsäljningen under de kommande åren. Om det visar sig att systemet med rekommendationer inte leder till att

de angivna målsättningarna uppfylls anser föredraganden att det finns skäl att återkomma med förslag om kompletterande åtgärder. Bl. a. kan det då finnas anledning att närmare överväga att införa tvingande bestämmelser.

En kompletterande åtgärd som i propositionen anges kunna bli aktuell är att i enlighet med energikommissionens förslag överväga att införa en bilskatt som starkare än i dag premierar lätta, bensinsnåla fordon. Remissinstanserna har i allmänhet tillstyrkt eller lämnat förslaget utan erinran. Föredraganden påpekar att hon erfarit att chefen för budgetdepartementet avser att lägga fram förslag om att ge vägtrafikskatteutredningen (B 1977:05) i uppdrag att i sitt fortsatta arbete närmare utreda frågan om en differentiering av bilskatten till förmån för bränsleeffektiva fordon.

Vidare diskuteras i propositionen användning och utveckling av *alternativa drivmedel och drivkällor*. För att minska transportsektorns stora oljeberoende framhåller föredraganden angelägenheten av att så snart som möjligt skapa förutsättningar för användning av bränslen som produceras ur andra råvaror än olja. Syntetiskt framställda drivmedel, i första hand troligen metanol men kanske också etanol eller syntetiska kolväten, blir därvid av stort energipolitiskt intresse.

Det är angeläget att så snart som möjligt få till stånd förhållandevis omfattande prov med syntetbränsledrift i olika former. F. n. utgår skatt med samma belopp per liter för bensin och metanol för motordrift. Enligt föredraganden avser chefen för budetdepartementet att senare föreslå att skatten på metanol sätts ned i syfte att underlätta prov med metanoldrift. Överläggningar pågår för att genom utnyttjande av något eller några statliga verks bilparker dels söka skapa ytterligare möjlighet att genomföra driftprov, dels få underlag för ökad användning av främst metanol och därigenom successivt kunna bygga upp en marknad för syntetiska drivmedel. Vissa möjligheter bör t. ex. finnas att använda syntetiska bränslen i begränsade fordonsparker, t. ex. taxi-, buss- och distributionstrafik i någon eller några tätorter.

Rent allmänt är det enligt föredraganden önskvärt att biltillverkarna så snart som möjligt utrustar nya bilar för användning av alternativa bränslen, t. ex. metanol eller metanolinblandning. Det system med riktlinjer för specifik bränsleförbrukning som tidigare förordats bör utformas så att en dylik utveckling inte hindras. För att påskynda utvecklingen av flerbränslemotorer har energikommissionen föreslagit att särskilda normer införs. I detta sammanhang erinrar föredraganden om att chefen för jordbruksdepartementet har tillkallat en särskild arbetsgrupp med uppdrag att inom kort lägga fram förslag till föreskrifter om att nytillkommande bilar skall vara konstruerade så att de utan risk för skador på motor och bränslesystem kan drivas med såväl ett blyfritt bränsle som ett bränsle som kan innehålla metanol eller annan alkohol. Chefen för jordbruksdepartementet kommer vidare att föreslå regeringen att ge bilavgaskommittén tilläggsdirektiv som innebär att kommittén skall lägga fram förslag till åtgärder som i ett något

längre tidsperspektiv behövs för att genomföra en total övergång till blyfritt motorbränsle.

Till energikommissionens förslag när det gäller drivmedel och drivkällor hör även att utvecklingen av kommersiella flerbränslemotorer av typerna gasturbin och stirling bör stimuleras. Den framtida utvecklingen av dessa motortyper blir i hög grad beroende dels på resultatet av utvecklingsarbetet med keramiska material, dels på kostnaderna för forskning, produktionsförberedelser, uppbyggnad av infrastruktur avseende service och underhåll, drivmedel och drivmedelsdistribution.

Med hänsyn till att det redan pågår ett omfattande internationellt forsknings- och utvecklingsarbete när det gäller nya drivsystem har föredraganden inte funnit skäl att överväga ytterligare insatser för att påskynda utvecklingen. De närmaste årens forskning och utveckling får utvisa behovet av sådana insatser.

Föredraganden behandlar härafter frågan om användning av elbilar. Därvid anför bl. a. att det i dagens läge är svårt att mer bestämt uttala sig om framtida marknadsandelar etc. för elfordon. I ett första skede är enligt föredragandens bedömning elbilens marknad koncentrerad till vissa typer av transporter, t. ex. vissa distributions- och servicetransporter.

Enligt föredraganden är det mot bakgrund av elbilens positiva egenskaper i olika avseenden angeläget att en fortsatt utveckling stimuleras. Ett problem är batterivikten, som med nuvarande fordonsskattesystem medför en förhållandevis hög skattebelastning för eldrivna fordon. Ett annat problem är att elbilar enligt nuvarande skatteregler belastas av kilometerskatt. För att stimulera intresset för användning av elbilar bland företag och organisationer anser föredraganden att det kan finnas skäl att närmare överväga skattekonstruktionen för elfordon. Det framhålls i sammanhanget att chefen för budgetdepartementet avser att lägga fram förslag om att ge vägtrafikskattutredningen i uppdrag att utreda denna fråga.

För bussen anges elmotordriften vara ett miljövänligt alternativ. Allmänt konstateras att intresset för trådbussar har ökat under senare år, vilket är en följd av främst miljöfrågornas men även energifrågornas ökande betydelse. De fördelar som står att vinna i dessa avseenden måste enligt föredraganden dock vägas mot bl. a. de stora investeringskostnader för kontaktledning, omformarstationer etc. som krävs för ett trådbussnät. Härtill kommer att en trådbuss är dyrare i inköp än en dieseldriven buss. Vidare måste man ta hänsyn till att trådbussen i första hand är ett alternativ i större tätorter med ett stort antal busslinjer som – utan att detta minskar servicen för de kringboende – kan föras samman i särskilda trådbussgator.

I sammanhanget erinras om den snabba tekniska utveckling som f. n. pågår när det gäller bussar och motorer för bussar och som kan komma att erbjuda alternativ som från miljö- och energisynpunkt är likvärdiga med trådbussen.

Föredraganden anför att hon följer utvecklingen på det här området med

stort intresse. I avvaktan på resultat från den fortsatta forsknings- och utvecklingsverksamheten på bussområdet är hon emellertid f. n. inte beredd att – såsom energikommissionen föreslagit – tillsätta en särskild utredning om trådbussar.

I samband med energihushållningen diskuteras i propositionen också vissa *åtgärder inom godstransportområdet*.

Satsningen på järnvägen som ett konkurrenskraftigt transportmedel utgör enligt föredraganden en viktig del av såväl trafikpolitiken som energipolitiken. Vad gäller godstransporterna erinras om förslaget att SJ skall införa en linjetariff för att underlätta kombinerade transporter.

När det gäller sjöfarten framhålls det som önskvärt att denna tar en större del av transportarbetet. För detta talar inte bara energiskäl utan också miljö- och trafiksäkerhetsskäl. Kanalsjöfarten torde med undantag för Trollhätte kanal och Södertälje kanal, som bl. a. av näringsgeografiska och transportekonomiska skäl bedömts ha möjligheter att erbjuda en konkurrenskraftig sjöfart, inte ha några utvecklingsmöjligheter från godstransportförsörjningssynpunkt.

För att dämpa energiförbrukningen inom *lastbilstrafiken* har energikommissionen föreslagit att särskilda åtgärder initieras. En lämplig åtgärd enligt föredraganden är den typ av frivilligt sparprogram, baserat på samarbete mellan olika intressegrupper, som energikommissionens expertgrupp för energihushållning förordat. Erfarenheter från liknande åtgärder finns från USA där ett sparprogram genomförs i samarbete mellan näringsliv och regering. Erfarenheterna tyder på att man lyckats åstadkomma betydande bränslebesparingar.

Ett liknande program baserat på samarbete mellan i första hand staten, fordonstillverkare, åkerinäring samt vissa speditiönsföretag bör enligt föredraganden kunna genomföras i Sverige. Redan i dag förekommer samarbete i viss utsträckning bl. a. mellan Svenska åkeriförbundet, Svenska transportarbetsföretagsförbundet och bilindustrin.

Inom ramen för ett bränslesparprogram bör lämplig statlig myndighet ha ansvaret för programmets genomförande. I uppgifterna bör ingå att samordna sparprogrammet med de krav som kan komma att ställas när det gäller bl. a. utsläpp av vissa luftföroreningar. Fordonstillverkarnas uppgift bör i första hand vara att utveckla och marknadsföra bränsleeffektiva produkter, genomföra och kontinuerligt rapportera all testverksamhet inom bränsleområdet samt att i sin produktinformation, sin reklam och sina utbildningsprogram lägga speciell tonvikt på information kring bränslebesparingar. Transportföretagen bör bl. a. rapportera resultaten av användandet av olika bränslebesparande komponenter, utveckla och genomföra utbildningsprogram för yrkesförarna etc. Till branschorganisationernas uppgifter hör bl. a. att se till att information samlas in och att distribution av densamma samordnas och genomförs på ett sådant sätt att samtliga deltagare får tillgång till informationen.

Ett sparprogram av här nämnd typ bör enligt föredraganden ha stora fördelar bl. a. genom att det säkerställer att resultaten från den tekniska utvecklingen tas till vara. Genom att sparprogrammet genomförs på frivillig väg erhålls dessutom den flexibilitet som behövs för att nå så stora besparingar som möjligt med hänsyn till olikheter i fordonens driftförhållanden etc.

Mot denna bakgrund föreslår föredraganden att ett energisparprogram genomförs inom lastbilstrafiken i enlighet med de principer som har angivits. Det föreslagna transportrådet bör svara för programmets genomförande. Det bör ankomma på transportrådet att i samråd med inblandade parter utarbeta förslag till program som godkänns av regeringen. Transportrådets kostnader för genomförande av besparingsprogrammet har av föredraganden beräknats till 150 000 kr. för år 1980. Härtill kommer kostnader för information etc. vilka får täckas genom de medel som beräknats för energisparkommittén.

9.2 Utskottets överväganden

Övervägandena i propositionen rörande energihushållningen inom transportsektorn stämmer väl överens med utskottets uppfattning i frågan. I likhet med föredraganden anser utskottet att det är nödvändigt att åtgärder vidtas som leder till en effektivare energianvändning och ett minskat oljeberoende inom transportområdet. Vid utformningen av trafikpolitiken måste energifrågorna tillmätas stor betydelse.

Utskottet anser att det ur energihushållningssynpunkt är av övergripande intresse att minska personbilarnas drivmedelsförbrukning. Det är också nödvändigt att sådana åtgärder vidtas som bidrar till en kollektivtrafik som utgör ett attraktivt alternativ till personbilsresorna. Som föredraganden har framhållit krävs i dessa hänseenden bl. a. förbättrad planering av trafiken, investeringar i rullande materiel, fasta anläggningar samt insatser för drift av trafiken. För att åstadkomma ett ökat resande med kollektiva trafikmedel är det också av väsentlig betydelse att kollektivtrafiken ges god framkomlighet genom bl. a. särskilda bussleder och reserverade körfält. Dessutom blir det oundvikligt att personbilismen i tätorterna blir föremål för restriktioner av olika slag.

Utvecklingen av syntetbränsledrift och nya drivsystem bör stimuleras ytterligare för att så snart som möjligt få till stånd lösningar som innebär minskat oljeberoende och bättre energihushållning i allmänhet. Ett exempel på sådant utvecklingsarbete som enligt utskottets mening bör stödjas är framställning av metanol med hjälp av inhemska bränslen. Det är angeläget att detta utvecklingsarbete bedrivs med största skyndsamhet.

Utskottet ansluter sig till vad föredraganden i propositionen har anfört i fråga om genomförandet av hushållningsprogrammet. Utskottet vill emellertid understryka vikten av att systemet med rekommenderade förbrukningstal utformas under hänsynstagande till de utvecklingsmöjligheter som

är realistiska för bilindustrin. Mot bakgrund av vad som anförts i propositionen – vars förslag i denna del i huvudsak grundar sig på energikommissionens betänkande – anser sig utskottet inte kunna tillstyrka vad som i motionen 1978/79:2259 yrkats rörande kompletterande utredningar och förslag till ytterligare energibesparande åtgärder inom transportsektorn.

I motionen 1978/79:2379 (punkten 11) begärs att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförs i motionen beträffande riktlinjer för energihushållning inom transportsektorn. I denna motion framförs uppfattningen att det inte – på sätt som anförs i propositionen – är tillräckligt med en frivillig ekonomitrimning av begagnade bilar utan att detta borde ingå i den årliga bilprovningen. I motionen 1978/79:2397 (punkten 33) begärs att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att förbättra bilarnas bränsleekonomi. Motionärerna anför bl. a. att ansträngningarna för att förbättra bränsleekonomin bör öka. Detta kan enligt motionärerna ske genom att bilarnas energibesiktigas i samband med den ordinarie besiktningen.

Utskottet delar den uppfattning som kommer till uttryck i motionerna om vikten av att bilarnas bränsleekonomi förbättras. Stora energivinster torde kunna uppnås om större uppmärksamhet, inte minst från bilägarnas sida, ägnades frågan om bilarnas bränsleförbrukning. Enligt vad utskottet erfarit pågår inom energisparkommittén arbete som rör frågan om möjligheterna till utvidgning av den årliga kontrollbesiktningen till att omfatta en särskild kontroll av de system som påverkar fordonens bränsleförbrukning.

Med hänvisning till det pågående arbetet med den fråga som har tagits upp i motionerna finner utskottet dessa i berörda delar f. n. inte böra föranleda någon riksdagens åtgärd. Utskottet förutsätter emellertid att energisparkommittén bedriver arbetet i sådan takt att resultatet kan redovisas inom en snar framtid.

I motionen 1978/79:2397 (punkten 34) begärs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skatt på eldrivna bussar. Motionärerna anför bl. a. att den i propositionen aviserade översynen av skattekonstruktionen för elfordon snarast bör komma till stånd och att det i det sammanhanget också bör utarbetas förslag i syfte att stimulera kommunerna att gå över till elbussar genom att jämställa dem i beskattningshänseende med spårväg och tunnelbana.

I propositionen upplyses om att chefen för budgetdepartementet avser att föreslå att vägtrafikskatteutredningen får i uppdrag att utreda frågan om skattekonstruktionen för elfordon. Utskottet förutsätter att utredningsuppdraget skyndsamt kommer till stånd och att det kommer att avse även elbussar. Mot bakgrund av vad i propositionen anförts och med hänvisning till vad utskottet nu uttalat synes syftet med motionen i denna del vara tillgodosett, varför någon särskild riksdagens åtgärd med anledning av motionsyrkandet inte kan anses erforderlig.

10 Forskning och utveckling (Utskottet s. 130)

10.1 Förslagen i propositionen

I propositionen hänvisas till det *forsknings- och utvecklingsarbete (FoU)* som pågår i Sverige och utomlands på olika områden. Enligt föredraganden är det väsentligt att FoU-verksamheten på transportområdet utvecklas ytterligare. En angelägen uppgift anses vara att höja kunskapsnivån beträffande möjligheterna att avhjälpa de brister i transportförsörjningen som f. n. finns bl. a. när det gäller den kollektiva trafikförsörjningen och i fråga om vissa grupper i samhället – t. ex. de handikappade. Ett annat angeläget FoU-område gäller enligt föredraganden begränsning av trafikens negativa effekter. Det gäller trafikolyckor, luftföroreningar, energiförbrukning, buller och trängsel. Kunskaperna anses f. n. vara bristfälliga vad gäller kostnaderna för och effekterna av olika åtgärder och kombinationer av åtgärder. Vidare behövs enligt föredraganden ökade kunskaper om de tekniska utvecklingsmöjligheterna för olika transportmedel.

Ökad FoU-verksamhet anser föredraganden vidare vara angelägen när det gäller att belysa transportsystemets betydelse för att uppnå vissa övergripande mål – t. ex. inom regionalpolitiken. Under senare år har i Sverige FoU-insatser i ökad utsträckning ägnats persontransporternas betydelse för den regionala utvecklingen. Det finns enligt föredraganden anledning att uppmärksamma även godstransporternas betydelse i detta avseende.

Vidare framhålls att transporternas effektivitet kan förbättras på olika sätt, t. ex. genom ökad samordning mellan olika transportmedel. Här föreligger enligt föredraganden behov av ytterligare FoU-insatser för att klarlägga vilka typer av integrerade transportsystem som är lämpliga att utveckla. Väsentligt är härvid terminalsystemets utformning, t. ex. vad avser lokalisering, hanteringsutrustning och organisation.

I propositionen behandlas framför allt två områden inom vilka särskilda insatser anses vara motiverade. Det gäller bl. a. tätortstrafiken, vilken som en följd av de senaste årens kraftiga expansion av personbilstrafiken medfört negativa effekter vad avser miljö, trafiksäkerhet, energiförbrukning etc. Mot denna bakgrund anser föredraganden det vara angeläget att betingelserna för den kollektiva tätortstrafiken förbättras. Ett annat angeläget område gäller enligt föredraganden anpassningen av de kollektiva färdmedlen till de handikappades behov.

När det gäller *kollektivtrafiken i tätort* hänvisar föredraganden till kollektivtrafikutredningens (KOLT) överväganden. Utredningen pekar på behovet av att den fortsatta FoU-verksamheten inriktas på projekt som inte enbart registrerar förhållanden inom transportområdet utan även förklarar dem och beskriver deras konsekvenser. Brister i det kollektiva transportsystemet och effekterna härav bör studeras enligt utredningen. KOLT förordar vidare en intensifierad forskning och utveckling av metoder och hjälpmedel som möjliggör beskrivningen av nuläge och alternativa bebyggelseplaner och

andra åtgärders konsekvenser. På det tekniska området förordar KOLT en satsning på FoU- och provdriftsverksamhet som rör trafikledning och kommunikation mellan fordon och trafikledare. Uppmärksamhet bör enligt KOLT vidare ägnas åt utveckling av hjälpmedel för information till trafikanterna, förbättringar av fordonens av- och påstigningsanordningar och utformningen av betalningssystem. KOLT anser det också angeläget att det mer långsiktiga FoU-arbete som bedrivs i olika delar av världen i fråga om utveckling av fordon för kollektivtrafik följs med stor uppmärksamhet.

Föredraganden förklarar sig i huvudsak dela KOLT:s uppfattning beträffande den önskvärda inriktningen av fortsatta FoU-insatser på tätortstrafikens område. Föredraganden erinrar i sammanhanget om att flera av de FoU-områden som KOLT har angett i väsentliga delar redan blivit föremål för tillämpad forskning, bl. a. genom transportforskningsdelegationens (TFD) försorg.

Föredraganden hänvisar till att regeringen i propositionen 1978/79:100 bil. 17 föreslagit förstärkning av bidraget till STU varigenom programmet kollektiva transporter får en resursökning med ca 2 milj. kr.

Genomförda och pågående FoU-projekt är enligt föredraganden av stor betydelse som underlag för den fortsatta planeringen och utbyggnaden av den kollektiva tätortstrafiken. Ytterligare insatser anses emellertid motiverade. Därför föreslås att 3,5 milj. kr. anslås för ökad FoU-verksamhet på detta område. Medlen bör enligt föredraganden dels användas för framför allt probleminriktad forskning och metodutveckling, dels för försöksverksamhet med nya trafikformer.

Enligt föredraganden bör huvuddelen av de föreslagna medlen administreras av TFD.

I propositionen anförs vidare att statens väg- och trafikinstitut (VTI) i de senaste årens anslagsframställningar framhållit behovet av medel för att kunna bedriva en viss grundforskning på kollektivtrafikområdet. Föredraganden delar institutets uppfattning att detta är en angelägen uppgift. Mot denna bakgrund förordas att institutet erhåller särskilda medel för utökad FoU-verksamhet inom kollektivtrafikområdet.

Av det totala anslaget för forskning och utveckling på kollektivtrafikområdet på 3,5 milj. kr. bör mot bakgrund av detta 2,5 milj. kr. anslås till TFD och 1,0 milj. kr. till VTI.

När det gäller frågor rörande *handikappanpassad kollektivtrafik* anser föredraganden att de handikappanpassningsåtgärder som av bl. a. tekniska skäl inte är möjliga att genomföra f. n., i enlighet med HAKO-utredningens förslag, bör bli föremål för en intensifierad forskning och utveckling. Föredraganden föreslår att 1,5 milj. kr. anvisas för utökat forsknings- och utvecklingsarbete inom handikappområdet. I likhet med vad som har föreslagits avseende medlen inom kollektivtrafikområdet bör enligt föredraganden forskningsmedlen inom handikappområdet administreras av TFD.

I propositionen behandlar föredraganden också *VTI:s verksamhet* med

utgångspunkt i den utredning som har gjorts rörande institutet. I anslutning till redovisningen av utredningens överväganden och sina egna ställningstaganden framhåller föredraganden bl. a. att VTI – för att institutet på ett effektivt sätt skall kunna svara mot samhällets förändrade krav på FoU-verksamhet – behöver utrymme för offensiva FoU-satsningar. Som exempel på områden, där VTI bör kunna få större betydelse, nämner föredraganden drift och underhåll av vägar, trafiksäkerhet, energiförbrukning, kollektivtrafik samt anpassning av de kollektiva färdmedlen till de handikappades behov.

Genom VTI:s ställning som ett forskningsorgan med bred kompetens inom väg-, trafik- och trafiksäkerhetsområdet anser föredraganden det vara väsentligt att institutets resurser tas till vara i ökad utsträckning. Samma förhållande gäller även FoU-aktiviteter för anpassning av trafiken till de handikappades behov. När det gäller VTI:s verksamhetsinriktning framhåller föredraganden att institutets verksamhet bör koncentreras mot sådana FoU-områden där VTI har eller kan bygga upp unik kompetens och där det finns ett FoU-behov. Inriktningen av verksamheten bör ske i nära samarbete med institutets viktigaste intressenter.

Föredraganden anser att VTI:s ställning som ett fristående forskningsinstitut bör bibehållas. För detta talar bl. a. de särskilda organisatoriska och administrativa förutsättningar som gäller inom väg- och trafikområdet med en rad olika huvudmän och intressenter. Grundtanken vid institutets bildande om en samordnad transportforskning bör därför fortfarande vara gällande. Detta nödvändiggör enligt föredraganden en nära samverkan med andra verk och myndigheter vid planering av forsknings- och utvecklingsarbete.

VTI finansieras i dag dels direkt med statliga medel, dels med uppdragsmedel. I propositionen framhålls att uppdragsverksamheten är av stort värde för institutet. Genom denna får man en angelägen koppling av forskningen till avnämarnas behov. Det finns dock forskningsbehov som inte kan täckas på detta sätt. Detta gäller enligt propositionen bl. a. på de områden som företräds av mindre resursstarka intressenter samt FoU-behov som är av mer långsiktig karaktär. Enligt propositionen bör därför institutets finansieringsprincip bibehållas.

I propositionen diskuteras också frågan om en ökning av det statliga bidragsanslaget till VTI. Föredragandens ställningstagande utmynnar i att en större ökning av anslaget inte är realistisk i nuvarande ekonomiska situation. Inom de ramar som ställs till förfogande måste en stark prioritering av FoU-insatserna ske mot de mest angelägna områdena.

Vad beträffar utredningens förslag om en ombildning av institutets styrelse anser föredraganden att styrelsen bör besitta sakkunskap och erfarenhet när det bl. a. gäller att hantera frågor rörande det långsiktiga arbetet och institutets ekonomi. Det ankommer på regeringen att närmare bestämma antalet ledamöter i styrelsen och styrelsens sammansättning.

I propositionen behandlas här efter förslagen i VTI:s anslagsframställning som redovisats i propositionen 1978/79:100 bil. 9. VTI har i anslagsframställningen presenterat ett besparingsprogram som innebär att bidragsanslaget uppräknas med 1,6 milj. kr. Vidare skall institutet genom egna åtgärder genomföra besparingar med 1,3 milj. kr.

Föredraganden godtar besparingsprogrammet men förklarar sig vara medveten om att det krävs en viss övergångstid innan programmet är fullt genomfört. Det förutsätts dock att institutet med kraft och skyndsamhet genomför de egna besparingsåtgärderna. Fullt realiserat innebär besparingsprogrammet en resultatförbättring som motsvarar institutets återstående kostnader för dess basresurser. Dessa basresurser – provvägsmaskin och provväghallar, krockbana, simulatorer samt övriga laborativa basresurser – har inte kunnat utnyttjas i den omfattning som förutsattes vid institutets bildande. Basresurserna har härigenom kommit att delvis utgöra en ekonomisk belastning för institutet.

Enligt föredraganden bör besparingsprogrammet möjliggöra för VTI att ändra inriktningen av sin FoU-verksamhet mot vissa prioriterade områden. Utrymme bör således kunna skapas för FoU-satsningar inom samhällsekonomiskt angelägna ämnesområden. Mot denna bakgrund förordas att VTI för budgetåret 1979/80 – utöver bidraget om 1,0 milj. kr. till viss grundforskning inom kollektivtrafikområdet – får ett bidrag om 1,6 milj. kr. för täckning av kostnader för basresurser. I propositionen 1978/79:100 bil. 9 föreslogs en ökning av bidraget till VTI med ca 1,2 milj. kr., i princip motsvarande pris- och löneomräkning. Förslagen innebär en ytterligare ökning av bidraget med 2,6 milj. kr. Det framhålls vara väsentligt att den ambitionshöjning som skall ske bl. a. inom kollektivtrafikområdet i all möjlig mån kan ske inom ramen för de resurser som VTI redan i dag disponerar över.

Slutligen föreslås att VTI:s rörliga kredit – som sedan institutets bildande år 1971 uppgått till 2 milj. kr. – höjs till 3 milj. kr. med hänsyn till institutets ökade omsättning. När det gäller anskaffning av ny utrustning föreslås – mot bakgrund bl. a. av den reservation som finns under anslaget – att anslaget för nästa budgetår förs upp med totalt 400 000 kr.

I propositionen behandlas också frågan om en översyn av TFD:s verksamhet. Det påpekas bl. a. att verksamheten vid TFD, sedan delegationen inrättades år 1971, bedrivits med i huvudsak oförändrad organisation. En stor del av det FoU-behov som kommit fram har tillgodosetts av TFD inom ramen för denna organisation. Det finns emellertid skäl att se över TFD:s nuvarande organisation för att utröna om den bättre kan anpassas till de nya och ökade krav på FoU-verksamheten som kan förväntas under de närmaste åren. För en sådan översyn talar också rent allmänt att den typ av verksamhet som TFD representerar med jämna mellanrum bör bli föremål för en utvärdering vad avser framkomna FoU-resultat.

Enligt föredraganden är avsikten att inför det fortsatta FoU-arbetet låta göra en allsidig översyn av verksamheten vid TFD och TFD:s organisation.

Utredarens huvudsakliga uppgift bör vara att föreslå åtgärder som innebär en anpassning av TFD:s verksamhet och organisation dels till framtida FoU-behov, dels till de krav som avnämare och forskare ställer på en effektiv transportforskningsorganisation. En viktig uppgift i sammanhanget blir att se över samarbetsformerna mellan TFD och andra FoU-organ.

10.2 Utskottets överväganden

I propositionen påtalas vikten av att forsknings- och utvecklingsarbetet (FoU) på transportområdet bedrivs med sikte på att betingelserna för den kollektiva tåtorstrafiken och handikappades möjligheter att utnyttja de kollektiva trafikmedlen förbättras. Utskottet delar denna syn.

Utskottet tillstyrker förslagen om ökade anslag för statens väg- och trafikinstitut (VTI) verksamhet.

Utskottet har i anslutning till förevarande avsnitt i propositionen haft att behandla vissa motionsyrkanden rörande FoU-arbetet. I motionen 1978/79:2397 (punkten 35) begärs att riksdagen beslutar att hos regeringen anhålla om upprättandet av ett särskilt utvecklingsbolag i enlighet med vad som har anförts i motionen. Vidare begärs (punkten 37) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en forskningsberedning. I motionen 1978/79:2246 (punkten 6) begärs att riksdagen hos regeringen anhåller om utredning angående transportforskningen i enlighet med vad som har anförts i motionen.

I båda motionerna framhålls att transportforskningen f. n. är starkt splittrad på ett antal olika organ. Mot bakgrund härav anser motionärerna att behovet av en samordnad transportforskning är stort. I motionen 1978/79:2397 föreslås att frågan om samordning inom hela trafikforskningens område bör bli föremål för utredning. Utredningsuppdraget anses vara av sådan art att det bör anförtrös en särskild, temporär forskningsberedning vid kommunikationsdepartementet. I motionen 1978/79:2246 föreslås att en utredning tillsätts för översyn av transportforskningen. I båda motionerna anförs att översynen av TFD:s verksamhet bör inordnas i forskningsberedningens resp. utredningens arbete.

I motionen 1978/79:2397 föreslås också inrättandet av ett utvecklingsbolag som bl. a. skulle ha till uppgift att lägga ut beställningar av rationella och ekonomiska transportsystem.

Utskottet anser att ett effektivt bedrivet FoU-arbete är av väsentlig betydelse för transportsektorns utveckling. Betydande insatser har också gjorts för att klarlägga de förhållanden som påverkar utvecklingen samt de samhällsekonomiska effekterna av olika åtgärder. Bl. a. har den tekniskt inriktade forskningen varit väsentlig för att åstadkomma kvalitativt sett allt bättre transportmedel, hanteringsutrustningar etc. Även på kollektivtrafik- och trafiksäkerhetsområdena har goda resultat uppnåtts genom FoU-arbetet.

Utskottet anser att de ökade insatser som krävs för forskning och utveckling på trafikområdet särskilt måste inriktas på den kollektiva trafiken och trafiksäkerheten. Det krävs i ökad utsträckning grundläggande forskning men också systemutveckling. Trafiksäkerhetsforskningen måste i ökad utsträckning avse människan i trafiken. Som grundval för åtgärder i olycksförebyggande syfte behövs i första hand utvecklingspsykologiskt inriktad forskning.

Utvecklingsarbetet kring nya fordon och alternativa trafiksystem måste samordnas med forskningen kring väg- och trafikmiljöfrågor med särskild uppmärksamhet på de oskyddade trafikanternas förhållanden. Det krävs då medverkan från många olika discipliner. Forskningen måste också ske i nära samverkan med dem som har praktisk erfarenhet i kommuner och trafikföretag.

Som har redovisats i propositionen bedrivs FoU-verksamhet inom transportsektorn av ett flertal myndigheter, organisationer och företag i Sverige. Inom varje organ som sysslar med verksamheten finns således kompetens inom ett eller flera FoU-områden. Det förhållandet att så många enskilda organ sysslar med FoU-verksamhet inom transportområdet är självfallet värdefullt och vittnar om den betydelse som transportsektorn tillmäts. Utskottet delar emellertid den uppfattning som kommit till uttryck i motionerna 1978/79:2246 och 1978/79:2397 att transportforskningen f. n. är alltför splittrad. Även utskottet anser att det finns anledning att se över formerna för transportforskningen i syfte att få en bättre samordning till stånd. En förbättrad samordning av transportforskningen kan innebära att FoU-arbetet rationaliseras. Prioriteringen mellan olika projekt och genomförandet av sådana bör därmed kunna ske snabbare och mera målmedvetet. Förbättrade möjligheter till kontaktutbyte mellan forskare och samverkan med enskilda transportforskningsorgan borde också kunna åstadkommas om man knöt statens olika forskningsorgan närmare varandra. Utskottet ansluter sig därför till vad som har anförts i de nämnda motionerna om en översyn av FoU-verksamheten inom transportsektorn. Utskottet anser att översynen bör komma till stånd inom ramen för en av regeringen särskilt tillsatt utredning. Utredningens huvuduppgift bör, i enlighet med vad utskottet nyss har uttalat, vara att se över trafikforskningens organisation och formerna för samverkan med enskilda forskningsorgan. Bland utredningens uppgifter bör ingå att göra den i propositionen aviserade översynen av TFD:s verksamhet. I utredningen – som bör vara parlamentarisk – bör ingå representanter för berörda forskningsorgan.

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

Genom utskottets ställningstagande torde syftet med yrkandena i motionerna 1978/79:2246 (punkten 6) och 1978/79:2397 (punkten 37) vara tillgodosett.

Med hänvisning till vad utskottet anfört rörande utredning av transport-

forskningsområdet anser sig utskottet inte kunna biträda yrkandet i motionen 1978/79:2397 (punkten 35) om inrättandet av ett särskilt utvecklingsbölåg.

I motionen 1978/79:2397 (punkten 36) begärs att riksdagen ges regeringen till känna vad i motionen anförts om utbildningen för tekniker och administratörer på trafikområdet.

Utskottet delar motionärernas upplättning att det behövs en bättre utbildning för dem som verkar inom trafiksektorn. Universitets- och högskoleämberet bör därför ges i uppdrag att se över utbildningen av tekniker och administratörer på trafikområdet med särskild inriktning på kollektivtrafikplanering och trafikledning. Utskottet tillstyrker sålunda motionsyrkandet.

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

11 Organisatoriska frågor (Utskottet s. 134)

11.1 Förslagen i propositionen

Mot bakgrund av att en samordning av de uppgifter som f. n. handhas av transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden skulle medföra betydande fördelar föreslås i propositionen att nämndernas uppgifter inordnas i en gemensam myndighet. Den nya trafikmyndigheten – som föreslås få namnet *transportrådet* – föreslås inrättad fr. o. m. den 1 januari 1980.

Utöver de uppgifter som i dag ankommer på de tre nämnderna föreslås att i transportrådet skall inordnas vissa *uppgifter med anknytning till den yrkesmässiga trafiken*. Sålunda föreslås i propositionen att transportrådet skall ha till uppgift att meddela tillämpningsföreskrifter rörande tillståndsprövningen. Vidare bör transportrådet handlägga besvär som anförut över länsstyrelsernas beslut om tillstånd, återkallelse etc. I propositionen framhålls behovet av att samordna taxesättningen inom busslinje- och taxitrafiken. Med hänvisning bl. a. till att nuvarande ordning för fastställelse av generella förändringar av taxenivåer är förenad med vissa olägenheter, bl. a. vad gäller fastställelseprocessen, föreslås att transportrådet får till uppgift att pröva frågan om generella förändringar av taxenivån i busslinje- och taxitrafiken.

När det gäller den interregionala busstrafiken framhålls i propositionen att det finns ett påtagligt behov av ett övergripande prövningsförfarande eftersom det är fråga om bedömningar som inte kan begränsas till länsplanet. Mot denna bakgrund föreslås att transportrådet ges till uppgift att tjäna som tillståndsmyndighet för den interregionala busstrafiken. Vidare bör enligt propositionen frågan om fastställelse av taxor för detta slag av trafik prövas av transportrådet. När det gäller yrkestrafikfrågorna föreslås slutligen att transportrådet – allteftersom behov uppkommer – får till uppgift att lämna

förslag till olika författningsmässiga förbättringar.

Enligt propositionen bör det ankomma på transportrådet att handha samordningen av de kollektiva trafikmedlens och trafikanläggningarnas anpassning för att nå en successivt högre grad av tillgänglighet för *handikappade*.

Som har redovisats i avsnitt 4.2 föreslås också att transportrådet åläggs vissa uppgifter när det gäller beredningen av frågorna om en överflyttning till landsväg av *trafiken på de trafiksvaga bandelarna*.

Vad beträffar transportrådets *organisation* föreslås att uppgifterna sammanförs i ett antal funktioner, nämligen en bidragsfunktion, en yrkestrafikfunktion, en beredskapsfunktion och en administrativ funktion. Med utgångspunkt häri föreslås att transportrådet organiseras på två enheter, en bidragsenhet samt en yrkestrafik- och beredskapsenhet.

Till *bidragsenheten* föreslås att de uppgifter som nu åvilar bussbidragsnämnden hänförs. Enheten föreslås handha uppgifter rörande det statliga stödet till kollektiv persontrafik. Till enhetens arbetsuppgifter bör höra att utarbeta föreskrifter och anvisningar för tillämpningen av bidragsbestämmelserna och handläggningen av ansökningsärenden. Enheten föreslås vidare handha vissa arbetsuppgifter sammanhängande med nedlägningsprövning av olönsam järnvägstrafik.

Till bidragsenheten bör enligt propositionen vidare föras de uppgifter som nu ankommer på fraktbidragsnämnden, dvs. att administrera det statliga regionalpolitiska transportstödet och det särskilda transportstödet för Gotland.

Bidragsenheten föreslås också handha myndighetens interna administration med bl. a. personaladministrativa frågor, verksamhetsplanering, ekonomifrågor, registratur, informationsfrågor, intendenturfrågor och kontorsservice, dokumentadministration etc.

Yrkestrafik- och beredskapsenheten föreslås svara bl. a. för frågor som rör internationella vägtransporter. Arbetsuppgifterna avser tillståndsprövning, medverkan i internationella avtals- och kvotförhandlingar, remisser rörande den internationella verksamheten, vissa ärenden om dispenser från helgtrafikförbudet samt bevakning av den internationella utvecklingen.

Vidare föreslås enheten få en rad uppgifter som hänger samman med den inrikes yrkesmässiga trafiken. Uppgifterna består bl. a. i att utfärda föreskrifter och anvisningar av olika slag samt att handlägga ärenden om besvär som anförs mot länsstyrelsernas beslut om tillstånd, återkallelse etc.

Enligt propositionen bör transportnämndens beredskapssektion ingå i yrkestrafik- och beredskapsenheten.

Förutom ovan nämnda arbetsuppgifter bör enligt propositionen den nya myndigheten svara för kanslifunktionen för buss- och taxivärderingsnämnden, kollektivtrafiknämnden samt för den nämnd som skall handha riksfärdtjänsten för handikappade. Härtill kommer uppgiften att svara för genomförandet av energisparprogrammet inom lastbilstrafiken.

Det bör enligt propositionen ankomma på regeringen att besluta om arbetsfördelningen mellan de båda enheterna liksom om indelning i sektorer.

Myndighetens ledning bör enligt propositionen bestå av en lekmannastyrelse och under denna en chef med det direkta ansvaret för verksamheten. För chefen för myndigheten bör inrättas en ordinarie tjänst med beteckningen Cp. Styrelsens ledamöter – vilka bör besitta sakkunskap och erfarenhet i frågor om samhällsplanering och trafikförhållanden etc. – anses böra vara fem till antalet. Det föreslås vidare att det bör ankomma på regeringen att bestämma antalet ledamöter och eventuella suppleanter.

Vad slutligen gäller transportrådets organisatoriska uppbyggnad föreslås att till detta knyts det råd för beredskapsplanering som nu är knutet till transportnämnden. Med hänsyn till myndighetens arbetsuppgifter i övrigt finns enligt propositionen behov av ett ytterligare utvidgat kontaktnät. Transportrådet bör därför ha befogenhet att inrätta såväl permanenta som tillfälliga samrådsgrupper. Det kan gälla t. ex. på yrkestrafikområdet, bidragsområdet och handikappområdet. Det totala personalbehovet – inkl. myndighetschefen – uppgår enligt propositionen till 40 personer.

I propositionen påpekas att regeringen i propositionen 1978/79:100 bil. 9 har föreslagit att, i avvaktan på särskild proposition i ämnet, till transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden för budgetåret 1979/80 beräknas förslagsanslag om 3,2, 1,1 resp. 0,8 milj. kr. Med hänsyn till att myndigheterna kommer att upphöra fr. o. m. den 1 januari 1980 föreslås att dessa anslag i princip halveras. För transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden anges att detta – med ändring av förslagen i budgetpropositionen – innebär att myndighetsanslagen för budgetåret 1979/80 blir 1,6, 0,6 resp. 0,4 milj. kr. För den nya myndigheten har för första halvåret 1980, under vilket personalstyrkan uppgår till sammanlagt 40 personer, kostnaderna beräknats till ca 3,4 milj. kr. Ett nytt anslag som bör vara förslagsvis betecknat och lämpligen benämnas Transportrådet bör enligt propositionen föras upp på statsbudgeten för budgetåret 1979/80 för ändamålet.

I propositionen anføres vidare att föredraganden – efter riksdagens godkännande av den nya myndigheten – avser att föreslå regeringen att tillsätta en organisationskommitté som i nära kontakt med berörda personalorganisationer skall utforma den nya organisationen.

11.2 Utskottets övervägande

Enligt utskottets mening skulle ett genomförande av förslaget om en sammanslagning av transportnämndens, bussbidragsnämndens och fraktbidragsnämndens funktioner till en gemensam myndighet innebära betydande fördelar. De tre nämnderna representerar tillsammans en mycket stor sakkunskap på områden som ligger nära varandra. En gemensam kompetens

finns exempelvis vad gäller statsbidragsgivning på transportområdet. Ett inordnande av nämndernas uppgifter inom ramen för en gemensam organisation skulle mot denna bakgrund ha stor betydelse.

Vidare skulle genomförandet av olika trafik- och regionalpolitiskt betingade insatser underlättas genom en sammanslagning. Det kan t. ex. gälla uppföljning och utvärdering av de regional- och trafikpolitiska effekterna av nuvarande bidragssystem. Det kan också bli fråga om att utarbeta förslag till förändring av nu utgående stöd och bidrag.

En sammanslagning av de tre nämnderna skulle också innebära betydande administrativa fördelar genom den ökade flexibilitet i personal- och servicehänseende som följer med en gemensam rationellt uppbyggd organisation.

Utskottet anser att yrkestrafiklagstiftningen utgör ett betydelsefullt medel när det gäller att fullfölja de trafikpolitiska intentionerna. Den yrkesmässiga landsvägstrafiken är en sektor som ständigt förändras och anpassas till nya förutsättningar som ges av den tekniska och ekonomiska utvecklingen. Om lagstiftningen skall tjäna sitt syfte måste författningarna och tillämpningen av dem smidigt kunna förändras med hänsyn till uppkommande behov. Detta är också nödvändigt för att undvika onödig byråkrati. Ett centralt organ skulle, vilket också framhålls i propositionen, kunna verka i angiven riktning genom att följa utvecklingen och redovisa behovet av förändringar i lagstiftningen.

Enligt vad utskottet har erfarit kommer transportrådets verksamhet att förläggas till Stockholm. Utskottet anser detta vara lämpligt med hänsyn till att transportrådets arbetsuppgifter kommer att vara av sådan karaktär att de måste fullgöras i nära kontakt med olika departement och myndigheter som har sin verksamhet förlagd inom Stockholmsområdet.

Mot bakgrund av vad utskottet nu har anfört tillstyrker utskottet propositionen i denna del.

Utskottets ställningstagande innebär att utskottet avstyrker yrkandena i motionen 1978/79:2379 (punkterna 12 och 13) att riksdagen skall ge regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande transportrådets uppgifter, organisation och lokalisering m. m.

Trafikpolitiska delegationen

I propositionen erinras om att tillsättandet av trafikpolitiska delegationen bl. a. var föranlett av etappindelningen i 1963 års trafikpolitiska reformprogram, vilken ställde särskilda krav på uppföljningsarbetet. Någon sådan etappindelning förekommer enligt propositionen inte i det nu framlagda reformprogrammet. Det framhålls emellertid att det föreligger ett stort behov av att följa upp de effekter som blir följden av de föreslagna åtgärderna. Enligt propositionen bör denna uppgift självklart ingå som en viktig del i kommuni-

kationsdepartementets löpande arbete. Mot denna bakgrund föreslås att den trafikpolitiska delegationen upphör.

Regeringens förslag i denna del föranleder inte någon erinran eller särskilt uttalande från utskottets sida.

12 Texttelefon för döva

12.1 Förslagen i propositionen

I propositionen föreslås att televerket skall ha möjlighet att tillhandahålla texttelefon åt döva, dövblinda och talskadade utan extra engångsavgift för den enskilde. Enligt förslagen skall staten utge ersättning till televerket med belopp som motsvarar de särskilda engångsavgifterna – f. n. 4 500 kr. – för tillsatser som tillhandahållits handikappade inom den berättigade personkretsen. Tillhandahållandet av texttelefoner föreslås kunna påbörjas under budgetåret 1979/80. Ersättningen till televerket, inkl. ränta på nedlagt kapital, föreslås utgå fr. o. m. den 1 juli 1979 och erläggas budgetårsvis i efterskott.

Föredraganden har i sammanhanget också behandlat frågan om bidrag för täckande av kostnaden för den extra abonnemangsavgift, f. n. 65 kr. i kvartalet, som televerket kommer att ta ut för texttelefon. Föredragandens överväganden rörande bidragsfrågan mynnar ut i ställningstagandet att bidrag inte bör utgå för den särskilda avgiften.

12.2 Utskottets överväganden

I motionen 1978/79:2401 har hemställts att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att låta gängse telefonabonnemangsavgift utgå för innehavare av texttelefon. I motionen anføres bl. a. att den extra abonnemangsavgift som föreslås belasta de handikappade bör solidariskt betalas av alla telefonabonnenter över den gängse abonnemangsavgiften.

Kostnader av det slag varom här är fråga bör enligt tidigare uttalanden av riksdagen inte bestridas genom reduktion av vederbörande affärsverks taxor. Riksdagen har också tidigare uttalat att frågor av denna art bör lösas inom ramen för samhällets åtaganden i övrigt på det sociala området. Under hänvisning härtill och då utskottet härvidlag inte finner skäl föreligga för ett ändrat ställningstagande från riksdagens sida avstyrks motionen i fråga.

Vad propositionen i övrigt innehåller under förevarande avsnitt föranleder inte någon erinran eller särskilt uttalande från utskottets sida. Förslagen tillstyrks följaktligen av utskottet.

13 Utskottets överväganden beträffande vissa övriga frågor

I motionen 1978/79:277 hemställs att riksdagen hos regeringen begär att en utredning tillsätts för att undersöka och framlägga förslag om båt- och färjetrafiken över södra Öresund dels i ett kortare, dels i ett längre tidsperspektiv.

Enligt vad utskottet har erfarit har regeringen nyligen beslutat tillkalla en särskild utredare med uppdrag att undersöka förutsättningarna från svensk sida för färjetrafiken i södra Öresund. Utredaren skall undersöka de möjligheter som finns från svensk sida till rationalisering och effektivisering av färjetrafiken mellan Sverige och Danmark i södra Öresund och därmed möjligheterna till en fortsatt ekonomiskt bärkraftig trafik.

Under hänvisning härtill och i avvaktan på utredningsarbetet på området avstyrker utskottet motionen i fråga.

I motionen 1978/79:951 (punkten 3 k) begärs att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts i motionen angående *Öresundsförbindelserna*. I motionen anføres bl. a. att den svenska staten i kommande regeringsförhandlingar rörande Öresundsförbindelserna måste utgå från det riksdagsbeslut som fattades år 1975 och som innebär en järnvägstunnel Helsingborg–Helsingör. Ett yrkande av motsvarande innebörd har framställts i motionen 1978/79:947.

Beträffande frågan om fasta förbindelser över Öresund har de av regeringarna i Sverige och Danmark tillsatta delegationerna i juni 1978 redovisat sina utredningsresultat (SOU 1978:18 jämte bilagor). Utredningens betänkanden har remissbehandlats. I propositionen 1978/79:100, bilaga 9, anför föredraganden att regeringen snarast möjligt kommer att ta upp överläggningar med den danska regeringen i frågan.

Utskottet erinrar om att riksdagen tidigare (TU 1975/76:4, rskr 1975/76:38) uttalat sig för att den s. k. HH-förbindelsen snarast kommer till stånd samt att en separatlösning med avseende på denna borde övervägas. Utskottet är alltså av samma uppfattning. Med hänvisning härtill anser utskottet att syftet med de nu redovisade motionsyrkandena i allt väsentligt är tillgodosett varför de ej bör föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I anslutning till propositionen har vissa motionsyrkanden väckts rörande den *yrkesmässiga trafiken*. I motionen 1978/79:529 begärs att riksdagen beslutar att i skrivelse till regeringen begära att tilläggsdirektiv utfärdas till taxiutredningen i enlighet med vad som anføres i motionen samt att motionen överlämnas till utredningen för beaktande. Motionärerna anför bl. a. att det är angeläget att direktiven kompletteras så att även den ökande olaga taxiverksamheten penetreras och att lämpliga åtgärder vidtas för att komma till rätta med detta problem. I motionen 1978/79:535 begärs att riksdagen hos regeringen begär en utvidgning av direktiven till utredningen om taxinäringen i enlighet med vad som anføres i motionen. Också dessa motionärer tar upp

frågan om den s. k. svartåkningen. Vidare föreslås att utredningen får tilläggsdirektiv att utreda frågorna om slopande av tillståndsgivningen, de geografiska begränsningarna samt taxesättningen. Vidare förordas att försöksverksamhet sätts i gång på skilda platser med olika struktur.

I motionen 1978/79:2379 (punkten 15 d) begärs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen beträffande riktlinjer för taxis roll i kollektivtrafiken. Vidare begärs i motionen 1978/79:2397 (punkten 29) att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om taxirörelsen. I båda motionerna framhålls vikten av att taxi integreras i den kollektiva trafiken.

Taxiutredningen (K 1978:09) har enligt sina direktiv att behandla bl. a. taxis roll i den kollektiva trafiken, tillståndsgivningen, företagsstrukturen, taxornas utformning och fastställande, stationsortsbegreppet samt befordringspliktens utformning. Utredningen kommer att under sommaren 1979 redovisa resultatet av sitt arbete. Enligt vad utskottet har erfårit kommer utredningen i sitt betänkande också att behandla den s. k. svartåkningen. Med hänvisning härtill synes syftet med yrkandet i motionen 1978/79:529 vara tillgodosett. Motionen bör därför inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Utskottet vill i sammanhanget erinra om att utskottet tidigare (TU 1977/78:27) förutsatt att man i arbetet med taxifrågorna beaktar den roll som taxitrafiken har i den kollektiva trafiken. Under hänvisning härtill, till vad nyss anförts om utredningsdirektivens innehåll och i avvaktan på resultatet av utredningsarbetet bör ej heller motionerna 1978/79:535, 1978/79:2379 (punkten 15 d) samt 1978/79:2397 (punkten 29) föranleda någon särskild riksdagens åtgärd.

I motionen 1978/79:1411 begärs att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om en utredning av *linjebilstrafiken*. Motionärerna anför bl. a. att det finns vissa begränsningar i möjligheten att använda inrikesflyget för dem som bor på orter utanför själva flygplatsorten, därför att det i många fall saknas allmänna anslutningsförbindelser från hemorten till flygplatsorten. En lösning av frågan vore enligt motionärerna att utöka den s. k. linjebilstrafik som Linjeflyg upprättat för vissa av sina flygförbindelser i landet. Regeringen bör därför ta initiativ till överläggningar med inrikesflyget om en ökning av linjebilstrafiken.

Frågan om möjligheter att via anslutningsförbindelser ta sig till och från flygplatser är enligt utskottet en fråga för de myndigheter, framför allt kommunerna, som är ansvariga för trafikförsörjningen inom resp. region. Frågan bör beaktas i samband med den lokala trafikplaneringen. Den linjebilstrafik som AB Linjeflyg tillhandahåller sina resenärer är närmast att ses som en serviceåtgärd gentemot flygpassagerarna och inte som en allmän transportservice. Det finns därför enligt utskottets mening inte någon

anledning för statsmakterna att ta några initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därför motionen i fråga.

I motionen 1978/79:964 yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändringar i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. så att *beställningstrafiktillstånd* blir tillräckligt för turisttrafikresor. Enligt motionärerna har tillståndskravet för rena turistresor skapat onödig byråkrati och betydande krångel för många bussinnehavare. Enligt motionärerna finns det inte något skäl att upprätthålla kraven på särskilda tillstånd för turistresor.

Bakgrunden till motionärernas yrkande synes vara de definitioner av busstrafikbegreppen i YTF som infördes genom riksdagens beslut år 1977 (prop. 1976/77:70, TU 1976/77:21, rskr 1976/77:233). Genom de ändringar i YTF som föranleddes av riksdagens beslut infördes i lagstiftningen ett nytt busstrafikbegrepp, turisttrafik, vid sidan av begreppen beställningstrafik och linjetrafik. Med turisttrafik avses sådan yrkesmässig busstrafik för befordran av passagerare eller gods som inte är beställningstrafik, om transporten ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang, där huvudsyftet ligger på annat än själva transporten. Ändringarna trädde i kraft den 1 januari 1978.

Utskottet har tidigare (TU 1977/78:27) behandlat en likalydande motion. På sätt som anförts tidigare anser utskottet att de nya definitionerna utgör ett värdefullt led i strävandena att åstadkomma klarare avgränsningar i fråga om de olika typer av yrkesmässig busstrafik som förekommer. De tidigare begreppen skapade ofta problem från såväl tillämpnings- som övervaknings-synpunkt.

Enligt vad som har upplysts från kommunikationsdepartementet har den ändrade lagstiftningen hittills inte visat sig innebära några större problem. Utskottet vill emellertid än en gång starkt understryka att det är väsentligt att tillståndsgivningen får ett sådant innehåll att den inte skapar en onödig byråkrati och försvarar för trafikutövare eller olika kategorier av resande att genomföra resor av olika slag. Utskottet vill i detta sammanhang, liksom tidigare, klargöra att bestämmelserna om turisttrafik inte innebär att särskilt tillstånd krävs för enskilda resor av mera tillfällig art, t. ex. resor till idrottsevenemang av olika slag.

Utskottet är alltså av uppfattningen att regeringen bör följa utvecklingen på området och, om omständigheterna föranleder därtill, till riksdagen avge de förslag till ändringar som behövs. Med beaktande av vad som nu har anförts anser utskottet någon åtgärd i ämnet från riksdagens sida med anledning av motionen f. n. ej vara påkallad.

I motionen 1978/79:2397 (punkten 28) begärs att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunal huvudmans *företrädesrätt* till beställningstrafiktillstånd. Motionärerna anför bl. a. att ett bättre trafikutbud kan säkras om den kommunala huvudmannen får en företrädesrätt till beställningstrafiktillstånd för den lokala och regionala

busstrafiken. Vidare framhålls att äldre trafiktillstånd måste omprövas i syfte att rensa ut sådana tillstånd som inte utnyttjas och som kan utgöra hinder för en rationell trafiklösning.

Enligt vad utskottet erfarit lämnar tillståndsmyndigheterna vid prövning- en av ärenden om beställningstrafik med buss ofta ansökningarna utan bifall med hänvisning till att beställningstrafiken i första hand bör omhänderhas av de innehavare av linjetrafiktillstånd som finns inom det område ansökan berör och som under ärendets remissbehandling har förklarat sig ha kapacitet att utföra den ifrågakvarande trafiken. Detta anses också vara en praxis som regeringen följt när besvär har anförts mot länsstyrelsernas beslut. Anförda förhållanden torde innebära att syftet med motionärernas yrkande i allt väsentligt är tillgodosett. Motionsyrkandet bör därför ej föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

I de fall tillståndshavaren inte utnyttjar sitt tillstånd eller inte är beredd att göra detta är det naturligt att tillståndet vid behov omprövas. Utskottet vill framhålla vikten av att en omprövning i förekommande fall också kommer till stånd.

I motionen 1978/79:2397 (punkterna 22 och 23) begärs att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts dels om regler för *arbets- och vilotid*, dels om en skärpt *övervakning* av den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Motionärerna kräver att regler för arbets- och vilotid genomförs i linje med bilarbetstidsutredningens förslag samtidigt som en skärpt övervakning av den yrkesmässiga lastbilstrafiken kommer till stånd. Samhället bör enligt motionärerna i ökad utsträckning ingripa med varning eller återkallelse av tillstånd om den som innehar yrkestrafiktillstånd missköter sig.

Med anledning av vad som i motionen anförts om genomförande av bilarbetstidsutredningens förslag (SOU 1977:2) vill utskottet hänvisa till innehållet i ett av kommunikationsministern nyligen i riksdagen avgivet svar på framställd fråga i ämnet. Av svaret framgick inledningsvis att betänkandet har remissbehandlats. Remissopinionen är blandad, och stark kritik har riktats mot vissa av förslagen. Det gäller såväl de materiella reglerna om arbetstiden och vilotiden som kontrollen och påföljderna. Vidare har framhållits att ett genomförande av förslagen skulle medföra stora kostnader.

I svaret understryker kommunikationsministern vikten av att man gör noggranna samhällsekonomiska bedömningar och prioriteringar när det gäller genomförandet av olika trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Kommunikationsministern hänvisar till att frågor som rör precisering av trafiksäkerhetsmålet liksom frågor om utveckling av former och system för val av trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder f. n. övervägs av trafiksäkerhetsutredningen.

Med anledning av den allvarliga kritiken av bilarbetstidsutredningens förslag på vissa punkter krävs enligt kommunikationsministern ingående

överväganden, och det är därför inte möjligt att f. n. ange någon tidpunkt för ett riksdagsförslag i ämnet. Det finns emellertid skäl att avvakta trafiksäkerhetsutredningens arbete innan slutlig ställning tas i bilarbetstidsfrågan.

Utskottet delar uppfattningen att det är viktigt att noggranna samhälls-ekonomiska bedömningar görs, bl. a. när det gäller genomförandet av olika trafiksäkerhetsåtgärder. Ett ställningstagande till den fortsatta behandlingen av bilarbetstidsutredningens betänkande bör enligt utskottets uppfattning ske så snart som möjligt. Utskottet kan dock acceptera att detta sker i anslutning till behandlingen av trafiksäkerhetsutredningens aviserade slutbetänkande. Med hänvisning härtill anser utskottet att motionsyrkandet (punkten 22) i fråga f. n. inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd.

Vad gäller frågan om en skärpt övervakning av den yrkesmässiga lastbilstrafiken och ingripanden mot tillståndshavare anser utskottet att ett kraftfullt agerande från länsstyrelsernas sida är en väsentlig faktor när det gäller tillsynen av den yrkesmässiga trafiken. Det är också viktigt att övervakningen på väg av den internationella buss- och lastbilstrafiken effektiviseras.

Enligt vad utskottet har erfarit pågår f. n. inom kommunikationsdepartementet arbete med dels frågan om inrättande av ett centralt yrkestrafikregister, dels förbättrad utmärkning av lastbilar i yrkesmässig trafik. Nya bestämmelser om registrering av tillståndsinnehav och utmärkning av fordon beräknas kunna träda i kraft vid årsskiftet 1979-1980. Det arbete som sålunda pågår inom regeringskansliet torde enligt utskottet underlätta uppföljningen av tillståndshavarnas verksamhet och effektivisera länsstyrelsernas och polisens övervakningsfunktioner. Ett förbättrat system för utmärkning av fordon i yrkesmässig trafik bör också kunna bidra till en minskning av den olagliga trafiken. Det nu redovisade ligger enligt utskottet väl i linje med vad som har framförts i motionen 1978/79:2397 (punkten 23) om en skärpt övervakning av den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Med beaktande härav finner utskottet någon åtgärd i ämnet från riksdagens sida med anledning av motionsyrkandet ej vara påkallad.

I motionerna 1978/79:636 och 1978/79:957 tas upp vissa frågor om *flygchartertrafik*. I den förstnämnda motionen begärs att riksdagen hos regeringen anhåller om åtgärder för att dels öka antalet resmål i gällande charterbestämmelser, dels tillåta s. k. weekendtrafik för charter på de europeiska huvudstäderna. I den andra motionen yrkas att riksdagen hos regeringen begär skyndsam översyn av de förbud och begränsningar som omgärdar charterflyget och hindrar ett fritt utbud av resmål.

De av motionärerna aktualiserade frågorna har i olika omgångar utretts inom det skandinaviska departementala charterudvalg som tillsatts för ändamålet och har därefter varit föremål för överläggningar mellan de skandinaviska kommunikationsministrarna. Dessa har överenskommit om vissa liberaliseringar av charterreglerna men inte kunnat enas om förändringar av den räckvidd som föreslås i motionerna.

Inte heller utskottet har funnit sig berett att nu biträda de förslag som av motionärerna aktualiserats och avstyrker därför motionerna. Utskottet förutsätter emellertid att charterudvalgets fortsatta överväganden resulterar i för olika intressegrupper mera tillfredsställande lösningar av här berörda frågor om ändringar av charterpolitiken. Detta får dock inte leda till att förutsättningarna för den reguljära trafiken äventyras.

I motionen 1978/79:2397 (punkten 27) begärs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statsbidrag till *skolresor*. Motionärerna föreslår att en utredning tillsätts för att undersöka möjligheterna att utvidga statsbidragen för skolresor till att gälla hela kostnaden.

Motionen synes syfta på frågan om bidrag för gymnasieskoleelevers resor. Frågor om det ekonomiska ansvaret för sådana resor har övervägts av studiestödsutredningen. I sitt delbetänkande (SOU 1977:31) Studiestöd – Alternativa utvecklingslinjer föreslog utredningen bl. a. att kommunerna skulle få ett samlat ansvar för gymnasieelevernas resor. Efter tilläggsdirektiv överlämnade utredningen den 5 januari 1979 till utbildningsministern promemorian (Ds U 1978:15) Gymnasieskoleelevernas resor och inackorering. Överflyttning av ansvaret till kommunerna. I propositionen 1978/79:95 om den kommunala ekonomin (s. 102) anges att chefen för utbildningsdepartementet avser att återkomma i frågan i sådan tid att ett eventuellt genomförande av utredningsförslagen kan ske under år 1981. Med hänvisning till att den fråga som tas upp i motionen f. n. är under behandling inom regeringskansliet finner utskottet att motionen, såvitt nu är i fråga, inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd.

14 Hemställan

Utskottet hemställer

1. att riksdagen med bifall till regeringens förslag antager förslaget till lag om ändring i byggnadsstadgan (1959:612),
2. att riksdagen med bifall till regeringens förslag antager förslaget till lag om handikappanpassad kollektivtrafik,
3. att riksdagen
 - a. med anledning av motionerna 1978/79:1398, yrkandet 1, 1978/79:2246, yrkandet 1, 1978/79:2379, yrkandena 2 och 3, och 1978/79:2397, yrkandet 1, samt med avslag på motionerna 1978/79:1641, yrkandet 2, 1978/79:2260 och 1978/79:2402, såvitt nu är i fråga, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anförat beträffande de av föredragande statsrådet förordade allmänna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken och för den statliga avgiftspolitikerna på trafikområdet samt förslagen beträffande nedsättning av förräntningskrav, statskapital och avskrivningar för statens järnvägar,

- b. lämnar motionen 1978/79:2402 i vad den inte berörs under a utan åtgärd,
4. att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:372, 1978/79:951, yrkandet 3 b, och 1978/79:2379, yrkandet 15 a, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om samordning mellan de affärsdrivande verken under kommunikationsdepartementet,
 5. att riksdagen avslår motionen 1978/79:1641, yrkandet 1, om inrättande av ytterligare 10 000 tjänster inom kommunikationsområdet,
 6. att riksdagen avslår motionen 1978/79:745 om pålagorna på bilismen,
 7. att riksdagen lämnar utan åtgärd motionen 1978/79:2379, yrkandet 15 f, om lägre bilkostnader i inre stödområdet,
 8. att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:951, yrkandet 3 c, 1978/79:2379, yrkandena 4 och 5, 1978/79:2397, yrkandet 8, samtliga yrkanden såvitt nu är i fråga, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om järnvägens framtida möjligheter samt järnvägsnätets framtida utformning och funktion i vad avser persontrafiken,
 9. att riksdagen
 - a. med anledning av motionerna 1978/79:2379, yrkandet 4, såvitt nu är i fråga, och 1978/79:2397, yrkandena 7 och 9, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om de av föredraganden förordade riktlinjerna för det framtida järnvägsnätet,
 - b. lämnar utan åtgärd motionerna 1978/79:2219 om järnvägsnedläggningar m. m., såvitt nu är i fråga, och 1978/79:2356 om indelning av det trafiksvaga bannätet,
 10. att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:2246, yrkandet 3, 1978/79:2379, yrkandet 5, såvitt nu är i fråga, och 1978/79:2397, yrkandena 10 och 12, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om särskilt statligt bidrag till trafikhuvudman vid överföring av persontrafik till landsväg,
 11. att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:2379, yrkandet 15 c, och 1978/79:2397, yrkandet 11, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om trafikhuvudmännens ersättning till SJ vid utnyttjande av tåg för lokal och regional persontrafik,
 12. att riksdagen godkänner den av föredraganden föreslagna handläggningsordningen vid nedläggning av persontrafik och godstrafik på trafiksvaga bandelar samt föreslagen ersättning till godstrafikanter,

13. att riksdagen anser
 - a. motionen 1978/79:2219, i vad avser järnvägen mellan Övertorneå och Pajala,
 - b. motionen 1978/79:2393 om bandelarna Boden–Haparanda och Övertorneå–Karungi,
 - c. motionen 1978/79:2398 om bandelen Övertorneå–Karungi, besvarade med vad utskottet anfört,
14. att riksdagen anser
 - a. motionerna 1978/79:536 och 1978/79:2310 om bandelen Forsmo–Höting,
 - b. motionerna 1978/79:2227 och 1978/79:2396 om bandelen Ljusdal–Hudiksvall,
 - c. motionen 1978/79:956 om bättre tågförbindelser på sträckan Gävle–Ockelbo–Bollnäs–Ljusdal, besvarade med vad utskottet anfört,
15. att riksdagen anser
 - a. motionen 1978/79:1424, i vad avser järnvägslinjer i Kopparbergs län,
 - b. motionen 1978/79:2226, yrkandena 1 och 2, om Västerdalsbanan och bandelen Mora–Sveg,
 - c. motionen 1978/79:2377, yrkandet 1, om inlandsbanan, och yrkandet 2, om järnvägen Borlänge–Sälen,
 - d. motionen 1978/79:2381 om bandelarna Borlänge–Malung–norra Dalarna och inlandsbanan, besvarade med vad utskottet anfört,
16. att riksdagen anser
 - a. motionen 1978/79:2354 om vissa järnvägslinjer i Värmlands län,
 - b. motionen 1978/79:2378 om bandelen Mellerud–Bengtsfors–Arvika,
 - c. motionen 1978/79:2382 om bandelen Lesjöfors–Kristinehamn m. m., besvarade med vad utskottet anfört,
17. att riksdagen anser
 - a. motionen 1978/79:2355 om bandelen Enköping–Uppsala,
 - b. motionen 1978/79:2388 om bandelen Strängnäs–Åkers styckebruk,
 - c. motionen 1978/79:531 om den s. k. Hästholmenbanan,
 - d. motionen 1978/79:1425 om elektrifiering av bandelen Gårdsjö–Håkanstorp, besvarade med vad utskottet anfört,
18. att riksdagen anser
 - a. motionerna 1978/79:2392 och 1978/79:2394 om bandelen Lysekil–Smedberg,

- b. motionen 1978/79:2380 om bandelarna Karlsborg–Skövde och Falköping–Landeryd,
c. motionen 1978/79:2311 om bandelarna Falköping–Landeryd, Gånghester–Ulrichamn och Borås–Varberg,
besvarade med vad utskottet anfört,
19. att riksdagen anser
a. motionen 1978/79:971 om västkustbanan,
b. motionen 1978/79:1426 om västkustbanan och Bohusbanan,
c. motionen 1978/79:1947 om bandelen Halmstad–Nässjö,
d. motionen 1978/79:2386 om bandelen Ystad–Tomelilla–Simrishamn,
e. motionerna 1978/79:2383 och 1978/79:2384 om bandelen Älmhult–Sölvesborg,
besvarade med vad utskottet anfört,
20. att riksdagen anser
a. motionen 1978/79:941 om järnvägstrafiken i Kalmar län,
b. motionen 1978/79:2228 om bandelarna Västervik–Bjärka Säby och Västervik–Hultsfred–Växjö,
c. motionen 1978/79:2374 om bandelen Västervik–Bjärka Säby,
d. motionen 1978/79:2375 om bandelarna Jenny–Hultsfred–Växjö och Nässjö–Nybro,
e. motionen 1978/79:2385 om bandelarna Hultsfred–Växjö och Nässjö–Nybro,
f. motionerna 1978/79:2353 och 1978/79:2376 om bandelen Nässjö–Nybro m. m.,
besvarade med vad utskottet anfört,
21. att riksdagen avslår motionerna 1978/79:460 och 1978/79:1939 om statligt övertagande av NKLJ-banan m. m.,
22. att riksdagen godkänner de av föredraganden förordade riktlinjerna för ersättning till olönsam järnvägstrafik,
23. att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:951, yrkandet 3 c, såvitt nu är i fråga, 1978/79:961, 1978/79:2379, yrkandet 4, såvitt nu är i fråga, och 1978/79:2397, yrkandet 13, såvitt nu är i fråga, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om vissa rabattförsök inom godstrafiken,
24. att riksdagen lämnar motionen 1978/79:2397, yrkandet 15, om en utredning om samarbetet mellan de i SJ-koncernen ingående företagen, utan åtgärd,
25. att riksdagen
a. med anledning av motionerna 1978/79:744, 1978/79:973, 1978/79:2226, yrkandet 3, 1978/79:2377, yrkandet 3, 1978/79:2379, yrkandet 15 b, 1978/79:2389 och 1978/79:2397, yrkan-

- det 13, såvitt nu är i fråga, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om samordnade taxor för kollektivtrafiken,
- b. lämnar motionen 1978/79:534 utan åtgärd,
26. att riksdagen avslår motionerna 1978/79:273, 1978/79:275, 1978/79:326 och 1978/79:965 om att vissa änkor och änkepensionärer skall få rätt till s. k. pensionärsrabatt,
27. att riksdagen
- a. avslår motionen 1978/79:1412 om ändring i SJ:s taxebestämmelser rörande studeranderabatt,
- b. avslår motionen 1978/79:455 om årskort för andra klass på SJ,
- c. avslår motionen 1978/79:1960 om åldersgränser för SJ:s barnbiljetter,
- d. avslår motionen 1978/79:639 om sänkning av SJ:s taxor,
28. att riksdagen lämnar motionen 1978/79:378 om längre öppet-hållande av SJ:s väntsalar, utan åtgärd,
29. att riksdagen avslår motionen 1978/79:747 om transport av cykel och annat gods på tåg,
30. att riksdagen avslår motionen 1978/79:1942 om förtydligande av SJ:s kommunikationstabell,
31. att riksdagen
- a. med anledning av regeringens förslag och motionerna 1978/79:638, 1978/79:951, yrkandet 3 d, 1978/79:1427, såvitt nu är i fråga, och 1978/79:2246, yrkandet 2, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om inlandsbanan,
- b. med anledning av regeringens förslag och motionerna 1978/79:963, 1978/79:2397, yrkandena 14 och 16, och 1978/79:2400, yrkandet 3, såvitt nu är i fråga, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om en investeringsplan för SJ, om projektering av ett nytt dubbelspår Älvsjö–Flemingsberg och om en utredning angående de framtida förutsättningarna för spårbunden gods- och persontrafik i Stockholmsregionen,
32. att riksdagen med anledning av regeringens förslag samt motionerna 1978/79:1427, såvitt nu är i fråga, och 1978/79:2379, yrkandet 14, samt med bifall till motionen 1978/79:2397, yrkandet 17, till *Järnvägar m. m.* för budgetåret 1979/80 anvisar ett investeringsanslag av 945 700 000 kr.,
33. att riksdagen lämnar motionerna 1978/79:323, 1978/79:635 och 1978/79:2400, yrkandet 3, såvitt nu är i fråga, om upprustning och ombyggnad av Södertälje Södra järnvägsstation, utan åtgärd,
34. att riksdagen avslår motionerna 1978/79:324 och 1978/79:1405 om upprustning av järnvägsstationer,

35. att riksdagen avslår motionen 1978/79:969 om bevarande av kulturhistoriskt värdefulla stationshus,
36. att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:530 och 1978/79:742 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om SJ:s verkstäder,
37. att riksdagen lämnar motionen 1978/79:945 om kommunikationsradio på SJ:s lok, utan åtgärd,
38. att riksdagen avslår motionen 1978/79:568 om snabbtåg i Mälardalen,
39. att riksdagen avslår motionen 1978/79:743 om användningen av de nya motorvagnarna,
40. att riksdagen lämnar utan åtgärd
 - a. motionen 1978/79:2387 om anläggande av industrispår till Husum,
 - b. motionen 1978/79:962 om en snabbutredning om ostkustbanans förlängning,
 - c. motionen 1978/79:2219, i vad avser begäran om att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om ostkustbanans förlängning,
41. att riksdagen med bifall till regeringens förslag medger att statens järnvägar inom ramen 15 000 000 kr. får träffa hyresköpsavtal med EUROFIMA,
42. att riksdagen bemyndigar regeringen att vid statens järnvägar inrätta en ordinarie tjänst med beteckningen Cp,
43. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1978/79:453 om genomförandet av viss prioritering i vad avser vägobjekt och standard på vägbyggnader,
 - b. avslår motionen 1978/79:951, yrkandet 3 a, om vägplaneringens organisation,
 - c. avslår motionen 1978/79:1398, yrkandet 2, om primärkommunernas inflytande över väganlagen när det gäller mindre projekt,
 - d. avslår motionen 1978/79:1402 om bl. a. överförande av den regionala vägplaneringen till de folkvalda landstingen,
44. att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:2246, yrkandet 4, 1978/79:2379, yrkandet 15 e, 1978/79:2390 samt 1978/79:2397, yrkandena 18 och 19, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om de i propositionen upptagna frågorna om den framtida vägpolitiken, m. m.,
45. att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motionerna 1978/79:279, 1978/79:2379, yrkandet 6, samt 1978/79:2397, yrkandet 20, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om riktlinjerna för och anslagsgivning till

- cykelvägar,
46. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1978/79:2312 om statsbidrag till enskilda vägar,
 - b. avslår motionen 1978/79:2391 om möjligheter till ersättning för intrång i rörelse m. m. i samband med vägbyggnad,
 - c. avslår motionen 1978/79:2399 om särskilt beaktande av skogslänens behov av god vägservice, m. m.,
 47. att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:645, yrkandena 1–5, 1978/79:951, yrkandet 3 j, och 1978/79:2397, yrkandet 21, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om frågan om trafiksäkerhetsarbetets inriktning, m. m.,
 48. att riksdagen under anslaget till *Bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* – utöver tidigare beviljade medel – för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisar 300 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
 49. att riksdagen med avslag på regeringens förslag, såvitt nu är i fråga, och med anledning av motionerna 1978/79:951, yrkandet 3 h, 1978/79:1396, 1978/79:1398, yrkandet 7, 1978/79:1616, yrkandet 2, 1978/79:2246, yrkandet 5, 1978/79:2379, yrkandet 7, 1978/79:2397, yrkandena 24–26 och 1978/79:2400, yrkandet 2, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om bidrag till den kollektiva tätortstrafiken,
 50. att riksdagen med anledning av motionen 1978/79:2397, yrkandet 31, ger regeringen till känna vad utskottet anfört om en kollektivtrafikberedning,
 51. att riksdagen lämnar utan åtgärd
 - a. motionen 1978/79:278 om utvidgning av statsbidragsbestämmelserna till att omfatta fast anläggning för elektrisk bussdrift,
 - b. motionen 1978/79:951, yrkandet 1, om ändring av statsbidragsbestämmelserna till att omfatta fast anläggning för elektrisk bussdrift,
 - c. motionen 1978/79:2397, yrkandet 32, om utredning angående statsbidrag till fasta investeringar för eldrivna bussar,
 52. att riksdagen lämnar utan åtgärd
 - a. motionen 1978/79:951, yrkandet 3 i, om kollektivtrafikens ställning som planeringsfaktor,
 - b. motionen 1978/79:2397, yrkandet 6, om komplettering av byggnadslagstiftningen,
 53. att riksdagen lämnar utan åtgärd
 - a. motionen 1978/79:951, yrkandet 2, om förslag till lag om möjligheter för kommun att begränsa biltrafiken,

- b. motionen 1978/79:951, yrkandet 3 g, om tätortstrafikens miljöproblem,
 - c. motionen 1978/79:1941 om förslag som möjliggör för kommun att avgiftsbelägga bilism,
 - d. motionen 1978/79:2379, yrkandet 8, i vad avser lagliga möjligheter för kommun att styra och begränsa tätortstrafiken,
54. att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:2397, yrkandet 30, och 1978/79:2400, yrkandet 1, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om kommunernas rätt att använda gatumark för parkering,
55. att riksdagen
- a. med avslag på motionen 1978/79:2133, yrkandena 1 och 2, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om de av föredraganden förordade riktlinjerna för anpassning av den kollektiva trafiken till handikappades behov m. m.,
 - b. lämnar motionen 1978/79:2379, yrkandet 9, om riktlinjer för anpassning av den kollektiva trafiken till handikappades behov, utan åtgärd,
56. att riksdagen godkänner att en särskild nämnd med de uppgifter för försök med riksfärdtjänst som har angetts i propositionen inrättas den 1 juli 1979,
57. att riksdagen till *Kostnader för försök med riksfärdtjänst* för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisar ett reservationsanslag av 20 000 000 kr.,
58. att riksdagen lämnar motionerna 1978/79:276 och 1978/79:526 om möjlighet för rörelsehindrade att resa första klass på järnväg, utan åtgärd,
59. att riksdagen lämnar motionen 1978/79:375 om rabatterad SJ-biljett för handikappads vårdare, utan åtgärd,
60. att riksdagen
- a. med anledning av regeringens förslag och motionerna 1978/79:951, yrkandet 3 f, 1978/79:2379, yrkandet 10, och 1978/79:2397, yrkandena 3 och 4, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om den övergripande planeringen på trafikområdet, utom vad avser hamnplanering,
 - b. med anledning av regeringens förslag och motionerna 1978/79:2379, yrkandet 1, 1978/79:2397, yrkandet 5, samt med bifall till motionen 1978/79:2397, yrkandet 2, återförvisar regeringens förslag till lag om hamninvesteringar och som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om hamnplaneringen,
61. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om prövning av sjöfartens roll i trafikpolitiken,

62. att riksdagen lämnar motionen 1978/79:951, yrkandet 3 m, om den civila luftfarten, utan åtgärd,
63. att riksdagen lämnar motionen 1978/79:1398, yrkandet 5, om utarbetande av nya luftfartsavgifter, utan åtgärd,
64. att riksdagen lämnar motionen 1978/79:1418 om Linjeflygs driftunderskott på de s. k. sekundärlinjerna, utan åtgärd,
65. att riksdagen
 - a. lämnar motionen 1978/79:1413 om en ombyggnad av flygplatsen i Östersund, utan åtgärd,
 - b. lämnar motionen 1978/79:1417 om flygplatsen Växjö/Kronoberg, utan åtgärd,
 - c. lämnar motionen 1978/79:1943 om användning av Gunnarns militära flygfält för charterflyg, utan åtgärd,
66. att riksdagen avslår motionen 1978/79:951, yrkandet 31, om den sjöfartspolitiska utredningen,
67. att riksdagen avslår motionen 1978/79:458 om Dala kanal och motionen 1978/79:1424 i vad gäller yrkandet om Dala kanal,
68. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1978/79:968 om en utredning angående de svenska kanalernas framtid,
 - b. avslår motionen 1978/79:1407 om godstransporter på inre vattenvägar m. m.,
69. att riksdagen avslår motionen 1978/79:970 om utredning rörande sjöfarten till Uppsala och Enköping,
70. att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79:955, 1978/79:1414 och 1978/79:1948 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om de i motionerna upptagna frågorna om hamn- och lotsorganisationens framtida organisation,
71. att riksdagen lämnar motionerna 1978/79:274 och 1978/79:1961 om Lysekils och Nordkosters lotsplatser, utan åtgärd,
72. att riksdagen godkänner de av föredraganden förordade riktlinjerna för energihushållning inom transportsektorn,
73. att riksdagen lämnar motionen 1978/79:2259 om energibesparande åtgärder m. m., utan åtgärd,
74. att riksdagen lämnar motionen 1978/79:2379, yrkandet i 1, om riktlinjer för energihushållning, utan åtgärd,
75. att riksdagen lämnar motionen 1978/79:2397, yrkandet 33, om bilarnas bränsleekonomi, utan åtgärd,
76. att riksdagen lämnar motionen 1978/79:2397, yrkandet 34, om skatt på eldrivna bussar, utan åtgärd,
77. att riksdagen med anledning av regeringens förslag och med bifall till motionerna 1978/79:2246, yrkandet 6, och 1978/79:2397, yrkandet 37, som sin mening ger regeringen till känna

- vad utskottet anfört om en översyn av forsknings- och utvecklingsverksamheten inom transportsektorn,
78. att riksdagen avslår motionen 1978/79:2397, yrkandet 35, om inrättandet av ett utvecklingsbolag,
79. att riksdagen med anledning av motionen 1978/79:2397, yrkandet 36, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om utbildning av tekniker och administratörer på trafikområdet,
80. att riksdagen till *Bidrag till statens väg- och trafikinstitut* för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisar ett reservationsanslag av 21 118 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
81. att riksdagen till *Statens väg- och trafikinstitut: Utrustning* för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisar ett reservationsanslag av 400 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
82. att riksdagen till *Transportforskningsdelegationen* för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisar ett reservationsanslag av 13 859 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
83. att riksdagen
- a. med bifall till regeringens förslag godkänner att en central trafikmyndighet (transportrådet) med uppgifter och organisation enligt de riktlinjer som förordats i propositionen inrättas den 1 januari 1980,
 - b. avslår motionen 1978/79:2379, yrkandet 12, om transportrådets uppgifter, organisation och lokalisering,
 - c. godkänner att transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden upphör när transportrådet har inrättats,
 - d. bemyndigar regeringen att för chefen för transportrådet inrätta en ordinarie tjänst med beteckningen Cp,
 - e. med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionen 1978/79:2379, yrkandet 13, bemyndigar regeringen att vidta de åtgärder som behövs för genomförande av vad som har angivits under a, c och d,
84. att riksdagen till *Transportrådet* för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisar ett förslagsanslag av 3 387 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
85. att riksdagen till *Transportnämnden* för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisar ett förslagsanslag av 1 620 000 kr., därav tre fjärdedelar att avräknas mot automobilskattemedlen,
86. att riksdagen till *Fraktbidragsnämnden* för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisar ett förslagsanslag av 413 000 kr.,

87. att riksdagen till *Bussbidragsnämnden* för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisar ett förslagsanslag av 573 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
88. att riksdagen lämnar utan erinran vad föredraganden anfört om entledigande av den trafikpolitiska delegationen,
89. att riksdagen
 - a. godkänner de i propositionen angivna riktlinjerna för tillhandahållande av texttelefon åt döva, dövblinda och talskadade,
 - b. avslår motionen 1978/79:2401 om abonnemangsavgift för innehavare av texttelefon,
90. att riksdagen avslår
 - a. motionen 1978/79:277 om utredning rörande båt- och färjetrafiken över södra Öresund,
 - b. motionen 1978/79:947 om regeringens överläggningar rörande fasta förbindelser över Öresund,
 - c. motionen 1978/79:951, yrkandet 3 k, om Öresundsförbindelserna,
91. att riksdagen avslår motionen 1978/79:1411 om en utredning angående linjebilstrafiken,
92. att riksdagen lämnar motionen 1978/79:529 om åtgärder mot olaga taxiverksamhet, utan åtgärd,
93. att riksdagen lämnar motionen 1978/79:535 om översynen av taxinäringen, utan åtgärd,
94. att riksdagen lämnar motionerna 1978/79:2379, yrkandet 15 d, och 1978/79:2397, yrkandet 29, om riktlinjer för taxis roll i kollektivtrafiken, m. m., utan åtgärd,
95. att riksdagen lämnar motionen 1978/79:964 om viss översyn av bestämmelserna om yrkesmässig biltrafik, utan åtgärd,
96. att riksdagen lämnar motionen 1978/79:2397, yrkandet 28, om företrädesrätt till beställningstrafiktillstånd, utan åtgärd,
97. att riksdagen lämnar motionen 1978/79:2397, yrkandet 22, om regler för arbets- och vilotid på vägtransportområdet, utan åtgärd,
98. att riksdagen lämnar motionen 1978/79:2397, yrkandet 23, om en skärpt övervakning av den yrkesmässiga lastbilstrafiken, utan åtgärd,
99. att riksdagen avslår motionerna 1978/79:636 och 1978/79:957 om utvidgad chartertrafik m. m.,
100. att riksdagen lämnar motionen 1978/79:2397, yrkandet 27, om statsbidrag till skolresor, utan åtgärd.

Stockholm den 15 maj 1979

På trafikutskottets vägnar
SVEN MELLQVIST

Närvarande: Sven Mellqvist (s), Carl-Wilhelm Lothigius (m), Arne Persson (c), Essen Lindahl (s), Alfred Håkansson (c), Nils Hjorth (s), Rolf Sellgren (fp), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Bertil Zakrisson (s), Erik Johansson i Hållsta (c), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m) och Georg Danell (m)

dock att

under avsnitten 1-3 och 4.1

deltagit Rune Johansson i Åmål (s), i stället för Sven Mellqvist (s), Margit Sandéhn (s) i stället för Nils Hjorth (s) och Sture Ericson (s) i stället för Kurt Hugosson (s)

Under avsnitten 4.2, 4.4 och 12

deltagit Rune Johansson i Åmål (s) i stället för Sven Mellqvist (s) och Sten-Ove Sundström (s) i stället för Kurt Hugosson (s)

Under avsnitten 5-10

deltagit Stina Eliasson (c) i stället för Arne Persson (c).

15 Reservationer

1. vid *avsnittet 4.1* (4.1.2 Det framtida järnvägsnätet) beträffande riktlinjerna för det framtida järnvägsnätet och indelning av det trafiksvaga järnvägsnätet av Arne Persson, Alfred Håkansson, Rune Torwald och Erik Johansson i Hållsta (samtliga c) som anser att

delar den del av utskottets yttrande som på s. 49 börjar med "Vad beträffar" och på s. 50 slutar med "ej erforderlig" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet kan inte godta det i propositionen föreslagna riksnätet för persontrafik utan anser att detta t. v. bör omfatta alla de banor som i dag trafikeras.

Därmed tillgodoses kravet i motionen 1978/79:2379 att riksnätet skall anknyta till grannlänternas järnvägsnät. Utskottets förslag främjar även en aktiv närings-, regional- och lokaliseringsspolitik och tillgodoser totalförsvarssynpunkter.

Det har hittills rätt stor osäkerhet när det gäller det s. k. olönsamma bannätet. Enligt utskottets bedömning är det inte enbart en kraftig ökning av biltrafiken och utglesning på landsbygden som inneburit minskning av resandeunderlaget på det olönsamma bannätet. Taxepolitik, hastighetsnedsättningar beroende på brist på underhåll och upprustning av såväl den rullande materielen som baninvesteringar, en stelbent tidtabellsläggning och indragning av turer, stängningar av stationer, brist på samordning m. m. har enligt utskottets mening spelat avsevärd roll när det gäller den avtagande resandefrekvensen. Utskottet finner det därför motiverat att låta förslag om taxesänkningar och en intensivare marknadsföring jämte upprustningsinsatser få full genomslagskraft innan beslut tas om nedläggningar av persontrafik på vissa bandelar.

Utskottet har i annat sammanhang understrukit att det krävs minst 3 års försök med taxesänkningar o. dyl. för att en utvärdering skall kunna ske. Då bör också länshuvudmännen för kollektivtrafik ha hunnit bildas och skaffat sig en bas för sina bedömningar beträffande utnyttjandet av regionens järnvägsbanor.

Utskottet ser med oro på att allt större del av godstrafiken förts över från järnväg till landsväg. Energiskäl, miljöhänsyn och trafiksäkerhetsaspekter talar starkt för att framför allt de långväga, tunga godstransporterna bör ske på järnväg eller med båt. Utskottet delar inte föredragandens uppfattning att en eventuell nedläggning av persontrafiken inte skulle påverka förutsättningarna för godstrafik på järnväg negativt.

När det gäller de trafiksvaga bandelarna, vilka i propositionen föreslagits bli föremål för nedlägningsprövning respektive ytterligare utredning ansluter sig utskottet till vad som anförts i motionen 1978/79:2379 (punkten 4) och

motionen 1978/79:2397 (punkten 7). Utskottet anser att indelningen i "A-, B- och C-banor" inte är en för kommuner och regionala trafikhuvudmän acceptabel lösning. C-banorna (= trafiksvaga banor, där frågan om fortsatt persontrafik skall prövas) kommer med propositionens förslag inte att bli föremål för rimliga underhålls- och upprustningsåtgärder. Av säkerhetsskäl kommer man då att tvingas sänka tillåtna hastighetsgränser för tågen. Omoderna vagnar och längre restider kommer att leda till bortfall av resenärer, även om taxorna nu sänks kraftigt. Detta kommer att försätta länshuvudmännen i ett uppenbart underläge vid förhandlingar med SJ om fortsatt trafik eller ej. En sådan utveckling kan utskottet ej acceptera.

Utskottet anser det i stället angeläget att de regionala trafikhuvudmännen bereds möjlighet att förutsättningslöst pröva hur trafikförsörjningen skall lösas. Utskottet vill också erinra om att organisationen av den kommunala och regionala trafiken endast i ett fåtal regioner är fullt utbyggd. Detta är enligt utskottets uppfattning ytterligare ett skäl för att avvakta med förändringar i bannätet. Utskottet förutsätter att kostnadsöverbältringar från staten till kommuner och landsting inte får förekomma i samband med eventuell framtida avveckling av persontrafik på järnväg.

Av samma skäl bör en nedläggningsprövning i enlighet med riksdagens tidigare fattade beslut, (TU 1975/76:19, rskr 1975/76:209) t. v. anstå. Detta inte minst därför att beslutet togs med liten majoritet. Även i dessa fall bör länshuvudmännens ställningstagande få bli avgörande.

Avslutningsvis förutsätter utskottet att regeringen bereder riksdagen tillfälle ta ställning till de förslag till minskning av nuvarande riksnät för persontrafik, som kan framkomma som en följd av ställningstaganden från länshuvudmännen för kollektivtrafik. Under åberopande av motionen 1978/79:2379 anser utskottet att inlandsbanan spelar en strategisk roll inom regionalpolitiken i Norrlands inland. Riksdagen har ställt sig bakom krav på upprustning och detta arbete har inletts. Det är därför svårförståeligt att nedläggningsprövning nu föreslås i fråga om flera bandelar på eller med anknytning till Inlandsbanan. Utskottet kan inte biträda förslaget att delar av inlandsbanan, som enligt utskottets uppfattning utgör en livsnerv i Norrlands inland, nu läggs ned. Inlandsbanan bör behandlas som en enhet. Utskottet avstyrker det resonemang som förs i propositionen om att den inte utgör någon funktionell enhet. Inlandsbanan måste i hela sin sträckning ingå i ett rikstäckande trafiksystem.

Vad utskottet i det föregående anför, innebär i berörda delar avslag på propositionen 1978/79:99 (punkten 6) och ett bifall till motionen 1978/79:2379 (punkten 4). Motionerna 1978/79:951, (punkterna 3 c och d) och 1978/79:2397, (punkterna 7 och 9) blir även i stort sett tillgodosedda, varför någon ytterligare riksdagens åtgärd ej är påkallad.

Vad sålunda anförts synes i allt väsentligt innebära ett bifall till yrkandena i motionen 1978/79:2356 om att riksdagen dels avvisar förslaget till indelning av det trafiksvaga bannätet, dels uttalar sig för att de regionala länshuvud-

männen förutsättningslöst får pröva utformningen av det framtida järnvägsnätets indelning. Likaledes synes det innebära bifall till vad som förordas i motionen 1978/79:2219, såvitt nu är i fråga, om järnvägsnedläggningar m. m.

Vad utskottet här anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels utskottets hemställa under 9 bort ha följande lydelse:

9. att riksdagen

a. med anledning av motionen 1978/79:2397, yrkandena 7 och 9, och med bifall till motionen 1978/79:2379, yrkandet 4, såvitt nu är i fråga, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört beträffande de av föredraganden förordade riktlinjerna för det framtida järnvägsnätet,

b. med bifall till motionerna 1978/79:2219, såvitt nu är i fråga, och 1978/79:2356 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om järnvägsnedläggningar m. m. och om indelning av det trafiksvaga bannätet.

2. vid *avsnittet 4.1* (4.1.2 Det framtida järnvägsnätet) beträffande trafikhuvudmännens ersättning till SJ m. m. av Carl-Wilhelm Lothigius, Wiggo Komstedt och Georg Danell (samtliga m) som anser att

dels det stycke av utskottets yttrande på s. 51 som börjar med "Utskottet finner" och slutar med "och investeringar" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser i motsats till vad som anförs i motionen 1978/79:2379 (punkten 15 c) och motionen 1978/79:2397 (punkten 11) att det inte i nuvarande läge är ändamålsenligt att ange några allmänna riktlinjer för hur ersättningen till SJ skall regleras när kommuner och landsting önskar köpa tjänster av SJ. Allmänna riktlinjer som blir så detaljerade att de kan påverka förhållandet mellan parterna riskerar att bli svårhanterliga eftersom förhållandena skiftar stort mellan olika regioner. Alltför allmänt hållna riktlinjer kommer inte att fylla någon funktion. Inför dessa problem finner utskottet att det nu liksom tidigare inte finns skäl att utforma sådana riktlinjer som behandlas i motionsyrkandena. De nu aktuella förhandlingarna mellan SJ och trafikhuvudmän bör dock följas noga i syfte att med vunna erfarenheter underlätta kommande förhandlingar.

dels utskottets hemställa under 11 bort ha följande lydelse:

11. att riksdagen avslår motionerna 1978/79:2379, yrkandet 15 c, och 1978/79:2397, yrkandet 11, om trafikhuvudmännens ersättning till SJ vid utnyttjande av tåg för lokal och regional persontrafik,

3. vid *avsnittet 4.1* (4.1.2 Det framtida järnvägsnätet) beträffande handläggningsordningen vid nedläggning av persontrafik på trafiksvaga bandelar samt

ersättning till godstrafikanter i vissa fall av Arne Persson, Alfred Håkansson, Rune Torwald och Erik Johansson i Hållsta (samtliga c), som anser att

dels det stycke i utskottets yttrande som på s. 51 börjar med "Utskottet kan" och slutar med "av godstrafik" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att den i propositionen föreslagna myndigheten, transportrådet, endast skall ha verkställande uppgifter i frågor om nedläggning av persontrafik resp. godstrafik. Trafikplaneringsfrågorna måste ha en stark förankring på det regionala planet.

Utskottet kan inte acceptera föredragandens passiva syn på godstrafik på järnväg. Även i dessa fall måste, såsom krävs i motionen 1978/79:2379, regional- och sysselsättningspolitiska effekter väga tyngre än SJ:s företagsekonomiska bedömning av huruvida godstrafiken på en bana skall bibehållas eller ej. Mot denna bakgrund måste stor vikt tillmätas berörda landstings och kommuners inställning till hur godstrafiken i regionen bör vara uppbyggd.

För att uppnå främst de regionalpolitiska målen anser utskottet att, såsom krävs i motionen 1978/79:2379, de av SJ aviserade linjetarifferna liksom andra godstaxor bör sättas så att de kan medverka till att stimulera företag i glesbygd och till ett överförande av långväga gods till tågen. Detta även om det inledningsvis skulle leda till företagsekonomiska förluster. Inom godstrafiken är enligt utskottets mening en ökad samverkan mellan post, järnväg, expeditions- och åkeriföretag angelägen och nödvändig.

Utskottet kan inte heller acceptera att – om en nedläggning trots allt kommer till stånd – full ersättning i form av *Forslingsbidrag* endast utgår under det första året efter nedläggningen till berörda fraktkunder. Föredraganden föreslår nämligen att detta forslingsbidrag successivt skall bortfalla under fem år. Utskottet finner en så snabb övervältring av statens nuvarande aktuella godstransportförluster på berörda företag – främst i glesbygden – ur alla synpunkter orimlig. Regeringen bör därför uppta förhandlingar med företrädare för kommuner och landsting liksom företagarorganisationer m. fl. för att utarbeta gynnsammare regler för forslingsbidrag till de fraktkunder, som i framtiden kan komma att bli drabbade av att godstrafiken på deras järnväg läggs ned.

Utskottet kan i övrigt i allt väsentligt godta föredragandens förslag till handläggningsordning m. m. för frågor om eventuell framtida nedläggning av person- och godstrafik på trafiksvaga bandelar. Utskottets ställningstagande torde innebära ett tillgodoscende av vissa i motionerna 1978/79:951 och 1978/79:2379 härom framförda önskemål.

Vad utskottet anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna

dels att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. att riksdagen

a. godtar den av föredraganden föreslagna handläggningsord-

ningen vid nedläggning av persontrafik på trafiksvaga bandelar,

b. som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört beträffande den av regeringen föreslagna handläggningsordningen och ersättningen till godstrafikanter vid nedläggning av godstrafik på trafiksvaga bandelar,

4. – under förutsättning av bifall till den med 1 betecknade reservationen – vid *avsnittet 4.1* (4.1.2 Det framtida järnvägsnätet) beträffande vissa bandelar m. m. av Arne Persson, Alfred Håkansson, Rune Torwald och Erik Johansson i Hållsta (samtliga c) som anser att:

dels den del av utskottets yttrande som på s. 51 börjar med "I en rad" och på s. 52 slutar med "bandelen *Nässjö-Nybro*" bort ersättas med text av följande lydelse:

Därmed tillgodoses kravet i motionen 1978/79:2379 att riksnätet skall anknyta till grannlänernas järnvägsnät. Utskottets förslag främjar även en aktiv närings-, regional- och lokaliseringspolitik och tillgodoser totalförsvars-synpunkter.

Det har hittills rätt stor osäkerhet när det gäller det s. k. olönsamma bannätet. Enligt utskottets bedömning är det inte enbart en kraftig ökning av biltrafiken och utglesning på landsbygden som inneburit minskning av resandeunderlaget på det olönsamma bannätet. Taxepolitik, hastighetsnedsättningar beroende på brist på underhåll och upprustning av såväl den rullande materielen som baninvesteringar, en stelbent tidtabellsläggning och indragning av turer, stängningar av stationer, brist på samordning m. m. har enligt utskottets mening spelat avsevärd roll när det gäller den avtagande resandefrekvensen. Utskottet finner det därför motiverat att låta förslag om taxesänkningar och en intensivare marknadsföring jämte upprustningsinsatser få full genomslagskraft innan beslut tas om nedläggningar av persontrafik på vissa bandelar.

Utskottet har i annat sammanhang understrukit att det krävs minst 3 års försök med taxesänkningar o. dyl. för att en utvärdering skall kunna ske. Då bör också länshuvudmännen för kollektivtrafik ha hunnit bildas och skaffat sig en bas för sina bedömningar beträffande utnyttjandet av regionens järnvägsbanor.

I många motioner framförda yrkanden om upprustning och/eller utbyggnad avser sådana bandelar eller är av sådan art att resultatet av de fortsatta utredningarna om olika bandelars framtida funktion rimligen måste avvaktas innan ställning kan tas till förslagen. Utskottet vill i detta sammanhang erinra om dels den pågående – med länsplanering 1980 integrerade – regionala trafikplaneringen, dels vad utskottet i det föregående uttalat om vikten av att de regionala trafikhuvudmännen får tillfälle att pröva vilka bandelar som bör ingå i det regionala och lokala kollektivtrafiksystemet. Under hänvisning

härtill finner utskottet dessa motionsyrkanden besvarade.

I ett stort antal motioner krävs att persontrafiken bör bibehållas, att järnvägstrafiken hänförs till riksnätet, att banan rustas upp, att bandelen garanteras fortsatt trafik och liknande yrkanden, innebärande att man motsätter sig propositionens förslag om nedläggningsprövning etc. Av vad som tidigare anförts framgår, att utskottet motsätter sig den i propositionen föreslagna uppdelningen av järnvägslinjerna och därmed också styrning av investeringsverksamhet m. m. inom statens järnvägar. Tvärtom hävdar utskottet att samtliga nu trafikerade banor t. v. utgör järnvägens riksnät och därmed tillgodoses de aktuella motionsyrkandena i berörda delar.

dels utskottets hemställan under 13–20 bort ha följande lydelse:

13. att riksdagen
 - a. anser motionen 1978/79:2219, i vad avser järnvägen mellan Övertorneå och Pajala, besvarad med vad utskottet anført,
 - b. bifaller motionen 1978/79:2393 om bandelarna Boden-Haparanda och Övertorneå-Karungi,
 - c. bifaller motionen 1978/79:2398 om bandelen Övertorneå-Karungi,
14. att riksdagen
 - a. anser motionerna 1978/79:536 och 1978/79:2310, yrkandet 2, om bandelen Forsmo-Hoting, besvarade med vad utskottet anført, och bifaller motionen 1978/79:2310, yrkandet 1, om bandelen Forsmo-Hoting,
 - b. bifaller motionerna 1978/79:2227 och 1978/79:2396, om bandelen Ljusdal-Hudiksvall,
 - c. anser motionen 1978/79:956 om bättre tågförbindelser på sträckan Gävle-Ockelbo-Bollnäs-Ljusdal, besvarad med vad utskottet anført,
15. att riksdagen
 - a. anser motionen 1978/79:1424, i vad avser järnvägslinjer i Kopparbergs län, besvarad med vad utskottet anført,
 - b. bifaller motionen 1978/79:2226, yrkandena 1 och 2, om Västerdalsbanan och bandelen Mora-Sveg,
 - c. bifaller motionen 1978/79:2377, yrkandet 1, om inlandsbanan, och yrkandet 2, om järnvägen Borlänge-Sälen,
 - d. bifaller motionen 1978/79:2381, yrkandena 1 och 2, om bandelarna Borlänge-Malung-norra Dalarna och, yrkandet 3, om inlandsbanan i vad avser inskränkning av persontrafiken, samt anser motionen i övrigt, besvarad med vad utskottet anført,
16. att riksdagen
 - a. bifaller motionen 1978/79:2354 om vissa järnvägslinjer i Värmlands län,

- b. bifaller motionen 1978/79:2378 om bandelen Mellerud-Bengtsfors-Arvika,
 - c. bifaller motionen 1978/79:2382, yrkandet 1, om bandelen Lesjöfors-Kristinehamn m. m., och anser yrkandet 2, om upprustning av bandelen Lesjöfors-Kristinehamn, besvarad med vad utskottet anfört,
17. att riksdagen
- a. bifaller motionen 1978/79:2355 om bandelen Enköping-Uppsala,
 - b. bifaller motionen 1978/79:2388 om bandelen Strängnäs-Åkers styckebruk,
 - c. anser motionen 1978/79:531 om den s. k. Hästholmenbanan, besvarad med vad utskottet anfört,
 - d. anser motionen 1978/79:1425 om elektrifiering av bandelen Gårdsjö-Håkantorp, besvarad med vad utskottet anfört,
18. att riksdagen
- a. bifaller motionen 1978/79:2392 om bandelen Lysekil-Smedberg, och anser motionen 1978/79:2394 om bandelen Lysekil-Smedberg, besvarad med vad utskottet anfört,
 - b. bifaller motionen 1978/79:2380 om bandelarna Karlsborg-Skövde och Falköping-Landeryd,
 - c. bifaller motionen 1978/79:2311 om bandelarna Falköping-Landeryd, Gånghester-Ulricehamn och Borås-Varberg,
19. att riksdagen
- a. anser motionen 1978/79:971 om västkustbanan, besvarad med vad utskottet anfört,
 - b. anser motionen 1978/79:1426 om västkustbanan och Bohusbanan, besvarad med vad utskottet anfört,
 - c. anser motionen 1978/79:1947 om bandelen Halsmtad-Nässjö besvarad med vad utskottet anfört,
 - d. bifaller motionen 1978/79:2386 om bandelen Ystad-Tome-lilla-Simrishamn,
 - e. bifaller motionen 1978/79:2383 och anser motionen 1978/79:2384 om bandelen Älmhult-Sölvesborg, besvarad med vad utskottet anfört,
20. att riksdagen
- a. anser motionen 1978/79:941 om järnvägstrafiken i Kalmar län, besvarad med vad utskottet anfört,
 - b. bifaller motionen 1978/79:2228, yrkandet 1, om bandelen Västervik-Bjärka Säby och yrkandet 2, i vad avser nedläggningsprövning av bandelen Västervik-Hultsfred-Växjö samt anser motionen i övrigt besvarad med vad utskottet anfört,
 - c. bifaller motionen 1978/79:2374 om bandelen Västervik-Bjärka Säby,

d. anser motionen 1978/79:2375 om bandelarna Jenny-Hultsfred-Växjö och Nässjö-Nybro besvarad med vad utskottet anfört,

e. bifaller motionen 1978/79:2385 om bandelarna Hultsfred-Växjö och Nässjö-Nybro,

f. bifaller motionerna 1978/79:2353, yrkandet 1, och 1978/79:2376 om bandelen Nässjö-Nybro m. m. samt anser motionen 1978/79:2353, yrkandet 2, besvarad med vad utskottet anfört,

5. vid *avsnittet 4.4* (4.4.2 Investeringsfrågor m. m.) beträffande anslag till SJ m. m. av Arne Persson, Alfred Håkansson, Rune Torwald och Erik Johansson i Hållsta (samtliga c) som anser att

dels det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 64 börjar med "Utskottet delar" och på s. 66 slutar med "denna del" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar (s. 64) --- lika med utskottet --- prissänkningarna genomförs (s. 64).

Utskottet vill framhålla att – såsom krävs i motionen 1978/79:2379 – en klart uttalad investeringsmålsättning nu måste fastställas. En plan för genomförande av de investeringar som krävs för att nå denna målsättning måste utarbetas snarast. Enligt utskottets mening är det angeläget med en successiv förnyelse och utökning av vagnparken. De handikappades behov måste i detta sammanhang beaktas. I avvaktan på en fullständig upprustningsplan anser utskottet att ytterligare 25 milj. kr. bör anvisas för upprustning av glesbygdsbanor i främst Norrland. Av dessa medel förutsätts 10 milj. kr. anvisas för upprustning av inlandsbanan. Utskottet kan ej acceptera föredragandens förslag att nedläggningspröva persontrafiken på delar av inlandsbanan.

Utskottet vill i detta sammanhang stryka under *inlandsbanans* stora betydelse för människorna i Norrlands inland. Inlandsbanan spelar stor roll för företagen i dessa bygder. Det kan också komma att spela en mera framträdande roll i godssammanhang i framtiden. Utskottet vill peka på att vid ett ökat uttag av skogsråvara, torv etc. för energiändamål krävs ett väl fungerande distributionsnät. Det bör noteras att inlandsbanans sträckning väl sammanfaller med de norrländska torvfyndigheter såsom *framgår av bifogad karta*.

I annat sammanhang har exempelvis energikommissionen understrukt vikten av att det svenska oljeberoendet så snabbt som möjligt reduceras. F. n. användes oacceptabelt stora mängder olja för bostadsuppvärmning i Norrland, trots att vi där samtidigt har stora outnyttjade energitillgångar i form av spillved, torv etc. Ett utnyttjande av sistnämnda energiråvaror är angelägen ur såväl sysselsättnings- som valutasynpunkt och innebär samtidigt en

påtaglig minskning av vårt oljeberoende. När det nu är så lyckligt, att de aktuella energiråvarorna är i påtaglig grad koncentrerade längs inlandsbanan, är det angeläget, att snabbt rusta upp densamma, så att den kan fylla sin viktiga roll att vara ett energisnålt transportmedel mellan producent och konsument. Av budgetskäl har utskottet för budgetåret 1979/80 bara – jämfört med regeringens förslag – dock kunnat avdela ytterligare 10 milj. kr. för upprustning av inlandsbanan och 15 milj. kr för upprustning av andra glesbygdslinor i Norrland, som också kommer att vara av stor betydelse i här berörda avseenden. Utskottet vill också understryka, att budgetpåkänningen av detta förslag torde bli minimal, eftersom denna satsning på järnvägsinvesteringar i Norrland rimligen bör i nästan motsvarande grad kunna eliminera AMS-insatser för att sysselsätta arbetslösa i samma regioner. Efterföljande budgetår bör SJ avdela större andel av investeringsmedlen för upprustning av det norrländska järnvägsnätet, eftersom detta dels tryggar sysselsättningen där och jämväl energiförsörjningen för kanske inte bara Norrland utan även andra delar av vårt land.

Vad utskottet här anfört innebär ett bifall till motionen 1978/79:2379 i berörda delar. I huvudsak tillgodoses även kraven i motionerna 1978/79:638, 1978/79:951 (punkten 3 d), 1978/79:1427, såvitt gäller inlandsbanan, 1978/79:2246 (punkten 2) samt 1978/79:2397 (punkten 14).

När det gäller investeringarna i Storstockholmsområdet anser utskottet det angeläget att få till stånd en station vid Flemingsberg. Enligt utskottets mening skulle en projektering av ett nytt dubbelspår på sträckan Älvsjö-Flemingsberg sannolikt medföra en försening av stationen. Det är därför angeläget att skyndsamt utreda och i förhandlingar med Stockholms läns landsting presentera förslag som inte förutsätter dubblerat spårssystem. Den kapacitetsökning, som kan erfordras på SL-nätet, synes enligt utskottets mening snabbast och billigast kunna uppnås, genom att vissa stationer ombyggs, så att tunnebanetågen kan bestå av 5 i stället för nuvarande 4 dubbelvagnar/tågsätt. Denna kapacitetsökning på bortåt 25 % bör tillgodoses behovet under hela 1980-talet.

Vad utskottet här anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Inom godstrafiken (s. 65) – – – lika med utskottet – – – berör *Stockholmsregionen* (s. 65).

Vad sålunda anförts innebär ett bifall till motionen 1978/79:2400 (punkten 3 i avseende på station vid Flemingsberg) samt ett avslag på motionen 1978/79:963.

Vad utskottet här anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

I motionen 1978/79:2379 (s. 66) – – – lika med utskottet – – – inlandsbanan m. m. (s. 66).

Under hänvisning till vad förut anförts om investeringsbehoven på kort sikt, finner utskottet att investeringsramen för nästa budgetår bör höjas med 25 milj. kr. utöver vad regeringen föreslagit till 895,7 milj. kr. Motionen 1978/79:2379, (punkten 14) tillstyrks således i denna del. Vad utskottet anfört

tillgodoser i viss utsträckning motionerna 1978/79:1427 såvitt nu är i fråga, och 1978/79:2379 (punkten 17).

dels utskottets hemställan under 31 och 32 bort ha följande lydelse:

31. att riksdagen

a. med anledning av regeringens förslag och motionerna 1978/79:638, 1978/79:951, yrkandet 3 d, 1978/79:1427, såvitt nu är i fråga, och 1978/79:2246, yrkandet 2, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om inlandsbanan,

b. med anledning av regeringens förslag samt motionerna 1978/79:2397, yrkandena 14 och 16, och 1978/79:2400, yrkandet 3, såvitt nu är i fråga, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om en investeringsplan för SJ, en utredning av de framtida förutsättningarna för spårbunden gods- och persontrafik i Storstockholmsregionen och byggande av en station vid Flemingsberg,

c. lämnar motionen 1978/79:963 om dubbelspår på järnvägssträckan Älvsjö-Flemingsberg, utan åtgärd,

32. att riksdagen med anledning av regeringens förslag samt motionerna 1978/79:1427, såvitt nu är i fråga, och 1978/79:2397, yrkandet 17, samt med bifall till motionen 1978/79:2379, yrkandet 14, till *Järnvägar m. m.* för budgetåret 1979/80 anvisar ett investeringsanslag av 895 700 000 kr.,

6. vid *avsnittet 4.4* (4.4.2 Investeringsfrågor m. m.) beträffande anslag till SJ m. m. av Carl-Wilhelm Lothigius, Wiggo Komstedt och Georg Danell (samtliga m) som anser att

dels det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 64 börjar med "Utskottet delar" och på s. 66 slutar med "denna del" bort ersättas med text av följande lydelse:

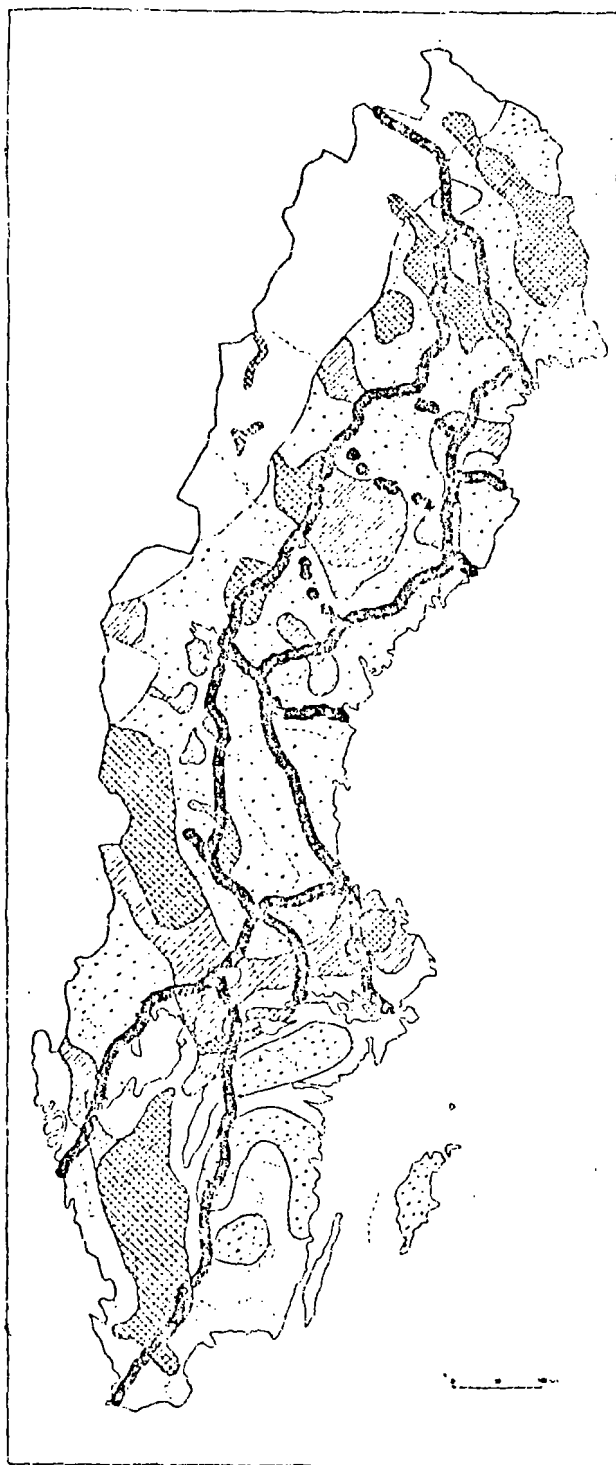
Utskottet delar föredragandens uppfattning om investeringarnas betydelse för att, genom bl. a. förbättringar av banstandarden, modernisering och utbyggnad av lok- och vagnpark, godsterminaler m. m. och ökning av trafik- och driftsäkerheten, ytterligare höja kvaliteten på järnvägens transporttjänster och därmed ge järnvägen möjlighet att spela den centrala roll den bör ha inom i första hand det *interregionala person- och godstransportsystemet*. När det gäller investeringsmedlen vill utskottet starkt understryka vikten av att SJ erhåller ökade resurser för att bygga ut kapaciteten och förbättra servicen. Det gäller både på kort och på längre sikt.

På kort sikt vill utskottet bl. a. peka på det behov av extraordinära insatser för att förbättra driftsäkerheten under vinterförhållanden – både i fråga om närtrafiken i storstadsområdena och fjärtrafiken – som dokumenterats genom den gångna vinterns erfarenheter. Detta måste enligt utskottets mening ges hög prioritet. Vidare kan en tidigareläggning av vissa investe-

Torvens ungetärliga
utbredning i Sverige

- ☐ mycket få mellan
myrmarkerna
- ☐ tätare, men ganska
små arealer
- ☐ tät, samt enstaka
stora arealer
- ☒ stora sammanhäng-
ande torvdistrikt

Källa: Atlas över
Sverige, myrmarker



Figur 3.13-1
Exempel på karta över
myrmarkernas utbred-
ning och gleshet
(detaljeringsgrad A)

ringar krävas till följd av det ökade resande som kan förutses om de av SJ planerade prissänkningarna genomförs.

I sammanhanget vill utskottet understryka angelägenheten av att statens ansvar för underhållet av hela den nuvarande inlandsbanan slås fast och att en fortsatt medveten upprustning av banan sker. Såväl regionalpolitiska som försvarspolitiska skäl talar för detta. Den allt intensivare turist- och fritidsverksamheten i Norrlands inland talar också för att man bör studera möjligheterna av kompletteringar av inlandsbanan med t. ex. en tillkommande sträckning till Härjedalens fjällområden.

Vad utskottet (s. 65) — — — lika med utskottet — — — berör *Stockholmsregionen* (s. 65).

Vad sålunda anförts synes i huvudsak tillgodoses vad som förordas i motionerna 1978/79:638, 1978/79:951 (punkten 3 d), 1978/79:1427 nämnda motion såvitt gäller inlandsbanan, 1978/79:2246 (punkten 2) och 1978/79:2397 (punkterna 14 och 16).

Vad utskottet här anført bör av riksdagen ges regeringen till känna.

I motionen 1978/79:2379 (punkten 14) yrkas att riksdagen beslutar att till Järnvägar m. m. för budgetåret 1979/80 anvisa ett investeringsanslag av 895,7 milj. kr. och i motionen 1978/79:2397 (punkten 17) yrkas att för budgetåret 1979/80 anvisas ett investeringsanslag av 945,7 milj. kr. Vidare begärs i motionen 1978/79:1427 att riksdagen beslutar anvisa ökade investeringsmedel för fortsatt upprustning av inlandsbanan m. m.

Problemen med att få klarare förhållanden mellan SJ och andra trafikföretag när det gäller exempelvis investeringsfrågorna talar för att frågan om en översyn av SJ:s status som affärsdrivande verk bör prövas. Det har anförts vissa skäl för att SJ på sikt borde övergå till bolagsform. Därmed skulle SJ erhålla mer likvärdiga förutsättningar som andra företag. Även möjligheterna att uppta lån på den öppna marknaden för investeringar borde då kunna prövas. Det kan därför finnas anledning att återkomma i denna fråga.

Under hänvisning till det förut anförda samt det statsfinansiella läget och SJ:s aktuella planeringsarbete finner utskottet det inte vara lämpligt att ytterligare höja investeringsramen utöver regeringens förslag, som för nästa budgetår innebär en ökning med 100 milj. kr. till 835,2 milj. kr.

Av samma skäl finner utskottet några särskilda uttalanden eller åtgärder från riksdagens sida i anledning av motionerna 1978/79:963, om byggandet av ett ytterligare dubbelspår mellan Älvsjö och Flemingsberg, samt 1978/79:2400 (punkten 3) såvitt gäller anläggande av en station vid Flemingsberg, ej påkallade.

dels utskottets hemställan under 31 och 32 bort ha följande lydelse:

31. att riksdagen

a. med anledning av regeringens förslag och motionerna 1978/79:638, 1978/79:951, yrkandet 3 d, 1978/79:1427, såvitt nu är i fråga, och 1978/79:2246, yrkandet 2, som sin mening ger

regeringen till känna vad utskottet anfört om inlandsbanan, b. med anledning av regeringens förslag och motionerna 1978/79:2397, yrkandena 14 och 16, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om en investeringsplan för SJ, och om en utredning av de framtida förutsättningarna för spårbunden gods- och persontrafik i Stockholmsregionen,

c. lämnar motionerna 1978/79:963 om dubbelspår på järnvägssträckan Älvsjö-Flemingsberg och 1978/79:2400, yrkandet 3, såvitt gäller station vid Flemingsberg, utan åtgärd,

32. att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1978/79:1427, såvitt nu är i fråga, 1978/79:2379, yrkandet 14, och 1978/79:2397, yrkandet 17, till *Järnvägar m. m.* för budgetåret 1979/80 anvisar ett investeringsanslag av 870 700 000 kr.,

7. vid avsnittet 5 (5.2 Vägpolitiken och trafiksäkerheten) beträffande *vägplaneringssystemet* av Alfred Håkansson, Rune Torwald, Erik Johansson i Hållsta och Stina Eliasson (samtliga c) som anser att

dels det stycke i utskottets yttrande som på s. 78 börjar med "Med hänvisning" och slutar med "tredje år" bort ha följande lydelse:

I motionen 1978/79:951 (punkten 3 a) krävs, att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförs i motionen att vägplaneringens organisation skall bygga på länsdemokratiska principer. Vidare krävs i motionen 1978/79:1402 att riksdagen beslutar 1. att den regionala vägplaneringen snarast överförs till de folkvalda landstingen enligt de synpunkter som framförs i motionen, 2. att de fasta beredningsgrupperna för vägplaneringen på länsnivå endast skall vara inrättade till den tidpunkt då de folkvalda landstingen övertar vägplaneringen samt 3. att revideringsintervallen i samband med att de folkvalda landstingen övertar vägplaneringen blir vart tredje år.

Utskottet anser med tillstyrkande av förstnämnda motionsyrkande och motionen 1978/79:1402 (punkten 1) att vägplaneringens organisation i framtiden, så snart ske kan, skall bygga på länsdemokratiska principer. Detta bör av riksdagen ges regeringen till känna. Övriga yrkanden i motionen 1978/79:1402 är utskottet f. n. ej berett biträda.

Med hänvisning till vad utskottet nu har anfört om vägplaneringens utformning och inriktning anser sig utskottet inte heller kunna biträda yrkandet i motionen 1978/79:1398 (punkten 2) att riksdagen uttalar att primärkommunerna bör ges ett direkt inflytande över väganslagen när det gäller mindre projekt samt yrkandet i motionen 1978/79:453 att riksdagen hos regeringen anhåller att sådana åtgärder vidtas att länsstyrelserna ges reella möjligheter att vid flerårsplanarbetet för länsvägar genomföra en prioritering i vad avser såväl vägobjekt som standard på vägbyggnader,

dels utskottets hemställan under 43 bort ha följande lydelse:

43. att riksdagen

- a. med bifall till motionerna 1978/79:951, yrkandet 3 a, och 1978/79:1402, yrkandet 1, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anför om att vägplaneringens organisation skall byggas på länsdemokratiska principer m. m.,
- b. lämnar motionerna 1978/79:453, om viss prioritering av vägobjekt samt standard på vägbyggnader, 1978/79:1398, yrkandet 2, om primärkommunernas inflytande över vägenslagen och 1978/79:1402, yrkandena 2 och 3, beträffande fasta beredningsgrupper och revideringsintervall, utan åtgärd,

8. vid *avsnittet 5* (5.2 Vägpolitiken och trafiksäkerheten) beträffande *motiveringen* i vad avser länsvägar för utskottets yrkande under 44 av Alfred Håkansson, Rune Torwald, Erik Johansson i Hållsta och Stina Eliasson (samtliga c), vilka anser

att det stycke i utskottets yttrande på s. 80 som börjar med "På grundval" och slutar med "vägenslagen rimlig" bort ha följande lydelse:

För att inom rimlig tid uppnå dessa mål anser utskottet, att under planeringsperioden 1979–1988 genomsnittligt minst 50 % av de statliga insatserna för investeringar i vägväsendet bör gå till åtgärder på länsvägnätet.

9. vid *avsnittet 5* (5.2 Vägpolitiken och trafiksäkerheten) beträffande *motiveringen* i vad avser avgiftsfinansiering av vägbyggande för utskottets yrkande under 44 av Carl-Wilhelm Lothigius, Wiggo Komstedt och Georg Danell (samtliga m) som anser

att det stycke i utskottets yttrande på s. 80 som börjar med "Däremot anser" och slutar med "av vägbyggande" bort ha följande lydelse:

Den nu angivna inriktningen av vägpolitiken kommer endast att påverka vägbyggandet på längre sikt. Utskottet delar därför förslaget i motionen 1978/79:2246 (punkten 4) i den del som gäller åtgärder på kort sikt för att öka vägbyggandet i syfte att bl. a. förbättra trafiksäkerheten. Motionen föreslår således att avgiftsfinansiering bör provas när det gäller att finansiera tidigareläggning av angelägna väg- och broprojekt. Möjligheterna till ett sådant förfarande skall fortlöpande studeras vid planering av sådana projekt. Utskottet finner det riktigt att så sker och biträder följaktligen motionärernas förslag i berörda del.

10. vid *avsnittet 5* (5.2. Vägpolitiken och trafiksäkerheten) beträffande *initiativ* till ytterligare medelsanvisning till Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) av Carl-Wilhelm Lothigius, Wiggo Komstedt och Georg Danell (samtliga m) samt Rolf Sellgren (fp), vilka ansett att utskottet inte bort ta initiativ på fråga samt att därför

dels den del av utskottets yttrande på s. 83 som börjar med "*Initiativ*" och slutar med "mot automobilskattemedlen" bort utgå av följande skäl:

Utskottet har tidigare i år tillstyrkt regeringens förslag om ett med 300 000 kr. förhöjt anslag till NTF för budgetåret 1979/80. I likhet med vad som sägs i budgetpropositionen utför NTF som frivilligorganisation med både en omfattande regional och central verksamhet utomordentligt viktigt trafiksäkerhetsarbete. Inte minst gäller det arbetet med gruppen oskyddade trafikanter.

Årets budgetproposition anvisar för trafiksäkerhetsverket en medelstilldelning för information och upplysningsarbete med närmare 1,8 milj. kr. Inom trafiksäkerhetsutredningen arbetar bl. a. en särskild arbetsgrupp för barnens säkerhet i trafiken. Förslag väntas under innevarande år. I avvaktan på dessa förslag och mot bakgrund av vad som i övrigt anförts samt det faktum att riksdagen med bl. a. hänvisning till det ansträngda budgetläget redan detta riksmöte avvisat ytterligare medelstilldelning till NTF bör även nu förslag om sådant tillskott avvisas.

dels utskottets hemställan under 48 om medelsanvisning till NTF bort utgå.

11. vid avsnittet 6 (6.2 Vissa kollektivtrafikfrågor) av Rolf Sellgren (fp) som anser att

dels den del av utskottets yttrande som på s. 87 börjar med "Ett genomgående" och på s. 88 slutar med "till känna" bort ersättas med text av följande lydelse:

Ett genomgående drag i de nu redovisade motionerna är kraven på ändring av reglerna för statsbidragsgivning till kollektivtrafik i enlighet med vad som föreslogs i kollektivtrafikutredningens (KOLT) betänkande. Utskottet vill i anledning härav understryka det angelägna i att olika medel prövas för att förbättra och utveckla kollektivtrafiken såväl i tätorterna som på landsbygden. Utskottet delar emellertid föredragandens uppfattning beträffande KOLT:s förslag till ändring av statsbidragssystemet.

Ett utökat statsbidrag till spårbundna trafiksystem skulle enligt utskottets mening kunna leda till att utvecklingen på kollektivtrafikområdet kan komma att i alltför hög grad styras i riktning mot system med begränsad flexibilitet och stora investeringskostnader. Utskottet bedömer att en sådan inriktning av statsbidragsgivningen medför att tillgängliga resurser kan komma att användas på ett från samhällsekonomisk synpunkt mindre effektivt sätt.

Enligt utskottets mening bör bidragssystemet i stället utformas så att det gynnar en utveckling av olika kollektiva trafikmedel och trafikformer och att det passar både större och mindre tätortsregioner. Exempel på ett sådant neutralt stöd är det förstärkta bidragssystem som riksdagen – efter det att KOLT presenterade sitt betänkande – har beslutat om i anslutning till

införande av ett för kommuner och landsting gemensamt huvudmannaskap för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Utskottet vill i sammanhanget även erinra om vad i propositionen anförts beträffande möjligheterna att vid beräkning av skatteutjämningsbidraget beakta kostnaderna för kollektivtrafiken.

Vidare vill utskottet framhålla ett enligt de direktiv till utredningen om statsbidragen till kommunernas väg- och gatuhållning (Dir 1979:32) som regeringen lämnat, finns utrymme för behandling av olika frågor rörande utvidgning av statsbidrag till kollektivtrafikanläggningar. Utskottet vill också erinra om vad i propositionen anförts om den utökade satsning på projekt som gynnar bl. a. busstrafiken som skett under senare år vid bidragsgivning till den kommunala väg- och gatuhållningen.

Under hänvisning till vad här anförts har utskottet funnit sig böra godtaga vad departementschefen anfört om KOLT:s förslag och om riktlinjerna för bidragsgivning till den kollektiva tätortstrafiken. De nämnda motionerna avstyrks följaktligen i vad nu gäller.

dels utskottets hemställan under 49 bort ha följande lydelse:

49. att riksdagen med bifall till regeringens förslag, såvitt nu är i fråga, och med avslag på motionerna 1978/79:951, yrkandet 3 h, 1978/79:1396, 1978/79:1398, yrkandet 7, 1978/79:1616, yrkandet 2, 1978/79:2246, yrkandet 5, 1978/79:2379, yrkandet 7, 1978/79:2397, yrkandena 24–26, och 1978/79:2400, yrkandet 2, godkänner vad föredraganden i propositionen anfört om riktlinjerna för bidragsgivning till den kollektiva tätortstrafiken,

12. vid avsnittet 8 (8.2 Vissa planerings- och investeringsfrågor) av Rolf Sellgren (fp) som anser att

dels den del av utskottets yttrande som på s. 110 börjar med "När det" och på s. 111 slutar med "nästa riksmöte" bort ersättas med text av följande lydelse:

När det gäller det förslag till lag om hamninvesteringar som framläggs i propositionen har utskottet inte funnit något att invända. Förslaget tillstyrks således.

Utskottet förutsätter att sjöfartsverket kommer att utnyttja de möjligheter till en flexibel och smidig användning av det föreslagna utlåtandeinstitutet inom de ramar som kommer att anges i enlighet med vad föredraganden anfört. Utskottet utgår också från att de angivna beloppsgränserna för anmälan och utlåtande m. m. anpassas på grundval av de erfarenheter som successivt vinnas vid tillämpning av det föreslagna systemet. Enligt utskottets mening bör ett system med relativt vida beloppsgränser ge möjlighet till ett flexibelt och smidigt handhavande av utlåtandeinstitutet som beaktar den varierande betydelse för olika hamnars funktion och utveckling som en viss investering kan ha.

Utskottet förutsätter också att handläggningstiden vid utlåtande kommer att begränsas till den kortaste möjliga för att tillgodose hamnägares och andra berörda parter ofta förekommande behov av snabba besked.

Genom tillkomsten av ett informationssystem, en perspektivplan och ett samarbetsorgan knutet till sjöfartsverket i enlighet med vad föredraganden förordat, bör enligt utskottets mening förutsättningar finnas att begränsa handläggningstiderna.

Genom vad här anförts synes syftet med motionen 1978/79:2379, (punkten 1) i allt väsentligt vara tillgodosett. Vad utskottet anförts innebär vidare att motionen 1978/79:2397, (punkten 2 och 5) avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 60 bort ha följande lydelse:

60. att riksdagen

a. med anledning av regeringens förslag och motionerna 1978/79:951, yrkandet 3 f, 1978/79:2379, yrkandet 10, och 1978/79:2397, yrkandena 3 och 4, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anförts om den övergripande planeringen på trafikområdet, utom vad avser hamnplaneringen,

b. med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionen 1978/79:2397, yrkandena 2 och 5, antager förslaget till lag om hamninvesteringar,

c. lämnar motionen 1978/79:2379, yrkandet 1, utan åtgärd.

13. vid avsnittet 10 (10.2 Forskning och utveckling) av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Bertil Zachrisson och Olle Östrand (samliga s) som anser att

dels det stycke i utskottets yttrande som på s. 131 börjar med "Med hänvisning" och på s. 132 slutar med "särskilt utvecklingsbolag" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottet är det nödvändigt med ett intensifierat forsknings- och utvecklingsarbete kring fordon och trafiksystem. Detta är ett område som väl lämpar sig för ett statligt engagemang. Utskottet tillstyrker därför yrkandet i motionen 1978/79:2397 (punkten 35) om inrättandet av ett särskilt utvecklingsbolag. Bolaget bör ha som uppgift att lägga ut beställningar av rationella och ekonomiska transportsystem. Det kan gälla bl. a. system för kollektiv storstadstrafik som skulle kunna sättas i praktisk tillämpning under mitten av 1980-talet.

Vad utskottet härom anförts bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels utskottets hemställan under 78 bort ha följande lydelse:

78. att riksdagen med bifall till motionen 1978/79:2397, yrkandet 35, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anförts om inrättande av ett utvecklingsbolag.

14. vid *avsnittet 11* (11.2 Organisatoriska frågor) av Arne Persson, Alfred Håkansson, Rune Torwald och Erik Johansson i Hållsta (samtliga c) som anser att

*del*s den del av utskottets yttrande på s. 135 som börjar med "Enligt vad" och slutar med "lokalisering m. m." bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt vad utskottet har erfarit kommer transportrådets verksamhet att förläggas till Stockholm. Utskottet kan inte biträda denna lokalisering. Utskottet anser att den nya trafikmyndigheten bör lokaliseras utanför Stockholm. Decentraliseringsskäl talar för detta. Så är exempelvis Norrlands inland i stort behov av statlig förvaltningsverksamhet. Riksdagen bör därför nu fullfölja sin tidigare fastlagda målsättning att decentralisera nya enheter för statlig förvaltning till orter utanför Stockholmsregionen. Utskottet anser vidare lämpligt att transportrådet lokaliseras i den del av vårt land, där de frågor som rådet kommer att syssla med har speciellt stor betydelse och frekvens. Utskottet finner därför, såsom föreslås i motionen 1978/79:2379, att transportrådets verksamhet bör förläggas till Östersund.

Utskottet vill i detta sammanhang även understryka att transportrådets uppgifter endast bör vara av rådgivande och verkställande karaktär.

Så kan exempelvis utskottet inte tillstyrka att transportrådet skulle handlägga frågor rörande nedläggning av olönsam järnvägstrafik eller ta över några av länsstyrelsernas planeringsfunktioner.

Utskottets ställningstagande innebär bifall till yrkandena i motionen 1978/79:2379 (punkterna 12 och 13).

*del*s utskottets hemställan under 83 bort ha följande lydelse:

83. att riksdagen

- a. med anledning av regeringens förslag samt med bifall till motionen 1978/79:2379, yrkandet 12, godkänner att en central trafikmyndighet (transportrådet) med uppgifter och organisation och lokalisering enligt de riktlinjer som av utskottet förordats inrättas den 1 januari 1980,
- b. godkänner att transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden upphör när transportrådet har inrättats,
- c. bemyndigar regeringen att för chefen för transportrådet inrätta en ordinarie tjänst med beteckningen Cp,
- d. med anledning av regeringens förslag och med bifall till motionen 1978/79:2379, yrkandet 13, bemyndigar regeringen vidta de åtgärder som behövs för genomförande av vad som angivits under a-c,

15. vid *avsnittet 13* (Utskottets överväganden beträffande vissa övriga frågor) av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Bertil Zachrisson och Olle Östrand (samtliga s) som anser att

dels den del av utskottets yttrande som på s. 140 börjar med "Med anledning av vad" och på s. 141 slutar med "riksdagens åtgärd" bort ersättas med text av följande lydelse:

I ett nyligen i riksdagen avgivet svar på fråga om genomförande av bilarbetstidsutredningens förslag (SOU 1977:2) ansåg kommunikationsministern att det fanns skäl att avvakta trafiksäkerhetsutredningens arbete innan slutlig ställning kunde tas i bilarbetstidsfrågan. Det är enligt utskottets mening inte nödvändigt att så sker. Det är ur trafiksäkerhetssynpunkt angeläget att snarast lägga fast regler för arbets- och vilotid i linje med utredningsförslaget. Samtidigt måste en skärpt övervakning av den yrkesmässiga lastbilstrafiken komma till stånd. Enligt utskottet är det nödvändigt med ett aktivare agerande från myndigheterna mot den som överträder gällande regler. Utskottets ställningstagande innebär att yrkandet i motionen 1978/79:2397 (punkten 22) tillstyrks. Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels utskottets hemställan under 97 bort ha följande lydelse:

97. att riksdagen med bifall till motionen 1978/79:2397, yrkandet 22, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om den i motionen upptagna frågan om regler för arbets- och vilotid på vägtransportområdet,

16 Särskilda yttranden

1. vid *avsnittet* 3 (3.2 Principer för en ny trafikpolitik) av Carl-Wilhelm Lothigius, Wiggo Komstedt och Georg Danell (samtliga m) som anfört:

Eftersom utskottet valt att uttrycka den trafikpolitiska inriktningen i den moderata partimotionen 1978/79:1398 så att trafikpolitiken inom de av samhället uppställda ramarna bör präglas av marknadsmässiga former är det angeläget att klargöra innebörden av detta.

I såväl den moderata partimotionen 1978/79:1398 i januari som propositionen i mars uttalas således att det övergripande målet för trafikpolitiken bör vara att garantera medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. I motionen underströks också betydelsen av att det trafikpolitiska arbetet anpassas till närings- och sysselsättningspolitiken, regional, miljö- och energipolitiken. Lika klart framgår det dock inte i propositionen att de marknadsekonomiska principerna måste vara styrande även på detta område. För att det skall bli en tillfredsställande utveckling av olika trafiksystem men också enskilda färdmedel krävs en differentierad marknad och att konkurrenssamverkan och innovationer främjas. Även inom en statlig trafikpolitik med vissa begränsningar av konkurrens och prissättning bör marknadsekonomins principer tillämpas. Därmed tillgodoses människornas berättigade krav på valfrihet.

2. vid *avsnittet 4.3* (4.3.2 Marknadsförings- och taxeåtgärder) beträffande vissa godstaxor av Carl-Wilhelm Lothigius, Wiggo Komstedt och Georg Danell (samtliga m) samt Rolf Sellgren (fp) vilka anförde:

Som utskottet framhåller är det angeläget att SJ:s lågprislinje även kommer att medföra att möjligheterna prövas att genom taxeåtgärder stimulera och utveckla godstransporterna på järnväg. Eftersom godstaxorna till övervägande del fastställs i särskilda avtal mellan SJ och berörda transportköpare finner utskottet det inte påkallat att uttala behovet av någon generell godstaxesänkning. När det gäller styckegodstaxorna är förhållandena något annorlunda. För att ge SJ det manöverutrymme för möjlighet till egna beslut om marknadsanpassade taxesänkningar bör inte riksdagen ej heller i denna fråga uttala några preciserade beställningar till SJ. SJ:s status som affärsdrivande verk och ett transportföretag i konkurrens måste respekteras.

Utskottets skrivning som endast rör frågan om behov av vissa utredningar i frågan om taxeändringar för godstrafiken avviker inte från vår principiella uppfattning. Ej heller behöver utskottets skrivning innebära något förord för ytterligare statliga tillskott till SJ.

Innehållsförteckning

I propositionen 1978/79:100, bilaga 9, beräknade anslag	1
Hemställen i propositionen 1978/79:100, bil. 9	2
Propositionens huvudsakliga innehåll	3
Lagförslag	
1. Lag om ändring i byggnadsstadgan (1959:612)	6
2. Lag om handikappanpassad kollektivtrafik	7
3. Lag om hamninvesteringar	8
Under den allmänna motionstiden väckta motioner	9
Motioner väckta med anledning av propositionen 1978/79:99	19
1. Utvecklingen efter 1963 års trafikpolitiska beslut. Utredningsförslag m. m.	29
2. Framställningar till utskottet	30
3. Principer för en ny trafikpolitik	30
3.1 Förslagen i propositionen	30
3.2 Utskottets överväganden	35
4. Järnvägar och järnvägstrafik	39
4.1 Det framtida järnvägsnätet	39
4.1.1 Förslagen i propositionen	39
4.1.2 Utskottets överväganden	48
4.2 Principer för ersättning till SJ:s trafiksvaga bannät ...	53
4.2.1 Förslagen i propositionen	53
4.2.2 Utskottets överväganden	54
4.3 Marknadsförings- och taxeåtgärder	54
4.3.1 Förslagen i propositionen	54
4.3.2 Utskottets överväganden	57
4.4 Investeringsfrågor m. m.	61
4.4.1 Förslagen i propositionen	61
4.4.2 Utskottets överväganden	64
5. Vägpolitiken och trafiksäkerheten	71
5.1 Förslagen i propositionen	71
5.2 Utskottets överväganden	78
Initiativ	83
Initiativ	83
6. Vissa kollektivtrafikfrågor	83
6.1 Förslagen i propositionen	83

6.2	Utskottets överväganden	83
7.	Handikappanpassad kollektivtrafik.	90
7.1	Förslagen i propositionen	90
7.2	Utskottets överväganden	101
8.	Vissa planerings- och investeringsfrågor	102
8.1	Förslagen i propositionen	102
8.2	Utskottets överväganden	106
9.	Energihushållning	115
9.1	Förslagen i propositionen	115
9.2	Utskottets överväganden	124
10.	Forskning och utveckling	126
10.1	Förslagen i propositionen	126
10.2	Utskottets överväganden	130
11.	Organisatoriska frågor	132
11.1	Förslagen i propositionen	132
11.2	Utskottets överväganden	134
12.	Texttelefon för döva	136
12.1	Förslagen i propositionen	136
12.2	Utskottets överväganden	136
13.	Utskottets överväganden beträffande vissa övriga frågor	137
14.	Hemställan	142
15.	Reservationer (1–15)	154
16.	Särskilda yttranden (1–2)	172

