

Trafikutskottets betänkande

1976/77:18

**med anledning av motioner angående den statliga trafikpolitiken,
m. m.**

Motionerna

I motionen 1976/77:111 av herr Persson i Karlstad m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att en utredning tillsätts med uppgift att pröva förutsättningarna för en ombyggnad och breddning av NKLJ-banan mellan Karlstad och Hagfors.

I motionen 1976/77:114 av herr Wååg m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att länsflygplatserna i Borlänge, Växjö och Kristianstad överförs till statliga primärflygplatser.

I motionen 1976/77:154 av herrar Björck i Nässjö och Hovhammar (båda m) hemställs att riksdagen uttalar att person- och godstrafik bibehålls på järnvägslinjen Nässjö–Nybro.

I motionen 1976/77:156 av herr Johnsson i Blentarp m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om

1. förslag om att samordnad beställningscentral för taxi skall finnas i varje kommun.
2. att framkörningsavgift ej får tas ut utöver fastställt påslag.
3. att trafiknämnd vid behandling av ansökan om trafiktillstånd obligatoriskt skall infordra yttrande från berörd kommun.

I motionen 1976/77:208 av herrar Wictorsson och Ulander (båda s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär utredning av färjetrafikens framtida utveckling i enlighet med vad som i motionen anförts.

I motionen 1976/77:212 av herr Lövenborg och fru Marklund (båda vpk) föreslås

1. att riksdagen hos regeringen begär utredning om de totala samhälls-ekonomiska konsekvenserna av övergång från timmerflottning till lastbils-transport,
2. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till åtgärder, utarbetade på grundval av denna utredning, syftande till att styra virkestransporterna till det från samhällsekonomisk synpunkt mest lönsamma transportsättet.

I motionen 1976/77:283 av herr Andersson i Gävle m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar uttala sig för att SJ:s nuvarande två reseklasser successivt avskaffas och ersätts med en likvärdig god reseservice för alla resenärer.

I motionen 1976/77:288 av herr Karlsson i Malung m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om nödvändigheten av att bibehålla persontrafiken på Västerdalsbanan samt att hos regeringen begära förslag om en upprustning av banan.

I motionen 1976/77:289 av herr Rosqvist m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar

1. att hos regeringen begära inrättandet av ett samordnande organ för trafikplaneringsfrågor, ett s. k. trafikplaneringsverk,
2. att trafikplaneringsverket lokaliseras till Kalmar län.

I motionen 1976/77:387 av herr Nilsson i Uddevalla m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär en utredning i syfte att Lysekilsbanan upprustas för tyngre godståg och snabbare persontåg samt att industrispår anläggs till Sveriges största oljehamn vid Brofjorden.

I motionen 1976/77:503 av herr Danell (m) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om åtgärder för att

1. öka antalet resmål enligt gällande charterbestämmelser,
2. tillåta s. k. weekend-trafik för charter på de europeiska huvudstäderna.

I motionen 1976/77:506 av herr Gustafsson i Ronneby m. fl. (s, c, m, fp) hemställs att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för elektrifiering av järnvägslinjen Karlskrona–Kristianstad.

I motionen 1976/77:507 av herr Gustavsson i Nässjö m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att på järnvägslinjen Nässjö–Hultsfred–Oskarshamn förberedelser redan nu vidtas för större turtäthet och trafik med de nya motorvagnar som aviserats i årets budgetproposition.

I motionen 1976/77:513 av herr Sundgren m. fl. (s) hemställs att riksdagen inom ramen för anvisat investeringsanslag till järnvägar m. m. avsätter medel till vissa investeringar runt Mälaren i förbättrad spårstandard, dubbelspår, planskilda korsningar, fjärrblockeringsnät o. d., i syfte att successivt skapa snabbare tågförbindelser i Mälardalen och därmed stimulera till en balanserad regional utveckling inom denna region.

I motionen 1976/77:556 av herr Högström m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar att hos regeringen begära att förslag föreläggs riksdagen innebärande

en långsiktig plan för upprustning av inlandsbanan och de aktuella tvärbananorna.

I motionen 1976/77:798 av herr Andersson i Ljung (m) hemställs att riksdagen beslutar

1. att åtgärder vidtas för att säkerställa spårbunden lokaltrafik på sträckan Göteborg–Alingsås.
2. att statens järnvägar vid underhandlingar med berörda kommuner åläggs att redovisa sitt kalkylunderlag.

I motionen 1976/77:802 av herr Dahlberg m. fl. (m) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om utredning rörande en allmän höjning av standarden på statens järnvägars personförande tåg.

I motionen 1976/77:806 av herrar Gustafsson i Borås och Karl Bengtsson i Varberg (båda fp) hemställs att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande SJ:s trafikservice.

I motionen 1976/77:810 av herr Häll m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar hos regeringen anhålla om åtgärder som syftar till att priset på frakt av malm från gruvorna i Malmberget och Kiruna anpassas till SJ:s faktiska fraktkostnader.

I motionen 1976/77:812 av herr Johansson i Växjö m. fl. (c, m) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att länsflygplatsen i Växjö överförs till statlig primärflygplats.

I motionen 1976/77:815 av herr Jonsson i Alingsås m. fl. (fp, s, c, m, vpk) hemställs att riksdagen måtte besluta hos regeringen begära

1. att åtgärder vidtas för att säkra spårbunden, lokal persontrafik på järnvägslinjen Alingsås–Göteborg.
2. att statens järnvägar vid underhandlingar med berörda kommuner åläggs att redovisa sitt kalkylunderlag.

I motionen 1976/77:819 av herr Lindblad (fp) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att SJ:s tåg skall utrustas med transportstol för handikappade.

I motionen 1976/77:820 av herr Lövenborg m. fl. (vpk) yrkas

1. att riksdagen hos regeringen hemställer att LKAB måtte undantas från SJ:s taxehöjning för 1977.
2. att riksdagen hos regeringen hemställer om en förutsättningslös översyn av SJ:s taxepolitik för malmtransporter.

I motionen 1976/77:828 av herr Rejdnell (fp) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att SJ i avvaktan på den kommande trafikpolitiska propositionen icke vidtager några indragningar av trafiken i Kalmar län.

I motionen 1976/77:829 av herr Rejdnell m. fl. (fp) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att möjligheterna att införa tågtelefon blir föremål för utredning.

I motionen 1976/77:830 av herr Sandberg (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär sådana författningsmässiga ändringar att kommun kan uttaga färdavgifter inom områden och för ändamål som i motionen angivits.

I motionen 1976/77:969 av herr Clarkson (m) hemställs att riksdagen hos regeringen begär en utredning om hur Sverige bäst skall kunna främja allmänflygets utveckling inom ICAO-konventionens ram.

I motionen 1976/77:1186 av herr Josefson m. fl. (c) hemställs att riksdagen uttalar att SJ:s persontrafik med järnväg i Malmöhus län bibehålls i nuvarande omfattning.

I motionen 1976/77:1187 av herr Lindahl i Hamburgsund (fp) hemställs

1. att riksdagen anhåller hos regeringen att från SJ fristående experter får utreda SJ:s kalkylmetoder.

2. att riksdagen uttalar att SJ bör öppet redovisa sina kalkyler vid förslag till nedläggningar och att beräkningar av inkomstbortfall och konsekvenser av detta skall ingå i kalkylerna.

I motionen 1976/77:1204 av herr Sellgren m. fl. (fp) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att trafikpolitiska utredningen genom tilläggsdirektiv ges i uppdrag att framlägga förslag till ett järnvägspolitiskt program på grundval av de i motionen redovisade principerna.

I motionen 1976/77:1206 av fru Tillander (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att en svensk-dansk utredning tillsätts för att undersöka och framlägga förslag om båt- och färjetrafiken över södra Öresund dels i ett kortare tidsperspektiv, dels i ett längre tidsperspektiv.

I motionen 1976/77: 1208 av herr Werner m. fl. (vpk) föreslås, såvitt nu är i fråga (yrkandena 2 och 3).

2. att riksdagen beslutar att hos regeringen hemställa om utredning och förslag om förbättringar av den inre sjöfarten i enlighet med vad som anförts i motionen.

3. att riksdagen beslutar att i övrigt ge regeringen till känna vad i motionen anförts.

I motionen 1976/77:1209 av herrar Wirmark och Strömberg i Botkyrka (båda fp) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om att en sådan ändring införs i de nuvarande skandinaviska charterreglerna att weekend-resor med flyg till huvudstäder i Europa blir tillåtna för charterbolagen under en försöksperiod.

I motionen 1976/77:1212 av herrar Ångström (fp) och Nilsson i Agnäs (m) hemställs att riksdagen beslutar att hos regeringen begära en utredning om hur kommunikationerna kan förbättras i Västerbottens inland med särskild inriktning på charterflyg till turistorterna i fjällen, på en ev. järnvägsförbindelse mellan Storuman och Mo i Rana i Norge samt på det tvärgående vägnätet mellan huvudvägarna så att dessa kan användas även för industriella transporter.

I motionen 1976/77:1318 av herr Mellqvist m. fl. (s) hemställs

1. att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om den trafikpolitiska målsättningen och utgångspunkterna för den framtida trafikpolitiken,

2. att riksdagen hos regeringen begär att åtgärder vidtas för att bygga upp ett sammanhållet planeringssystem på trafikpolitikens område,

3. att riksdagen hos regeringen begär att en funktionell och samhälls-ekonomiskt betingad avgränsning av SJ:s affärsbanenät kommer till stånd och att reviderade principer för beräkning av SJ:s driftsersättning för trafiken på det trafiksvaga nätet snarast föreläggs riksdagen,

4. att riksdagen hos regeringen begär att åtgärder vidtas för att utveckla den kollektiva trafiken samt skapa förutsättningar för regionala rabattkort och ett nytt bussbidragssystem,

5. att riksdagen hos regeringen begär att omedelbara åtgärder vidtas för att utveckla en effektiv och förbättrad godstrafikförsörjning, syftande till en förstärkning av järnvägens konkurrenskraft och en riktig avvägning mellan landsvägstrafik, järnvägstrafik och sjöfart.

Utskottet

Den trafikpolitiska målsättningen m. m.

Vid sin behandling av motioner om den statliga trafikpolitiken framhöll utskottet vid 1975/76 års riksmöte (TU 1975/76:18) bl. a. att en grundlig omprövning av trafikpolitiken snarast måste komma till stånd så att en från samhällsekonomiska synpunkter så fördelaktig fördelning som möjligt av trafikarbetet mellan olika trafikslag kan uppnås. Samhället måste därvid ansvara för att en tillfredsställande trafikförsörjning i landets olika delar kan erbjudas näringslivet och medborgarna till lägsta möjliga samhälls-

ekonomiska kostnader. En effektivare och mera långtgående samordning än f. n. med regional- och lokaliseringsspolitiken – och med hänsynstagande jämväl till arbetsmarknads- och miljöpolitiska synpunkter – måste därvid ske.

Enligt vad utskottet vidare framhöll bör ansvaret för en grundläggande försörjning med kollektiva kommunikationer åvila staten. Huvuddelen av dessa kommunikationer bör organiseras i ett hela landet omfattande nät, vari olika trafikslag och trafikutövare ingår. Härigenom skall en grundläggande försörjning med kollektiv person- och godsbefordran garanteras i orter av olika storlek och struktur.

Riksdagen bör också ange principerna för statens kostnadsansvar. Utifrån dessa principer skall planeringen ske av trafiken på riksnivå och regional nivå. I vad avser taxebereäkningen bör så långt möjligt enhetlig taxa komma till användning oavsett om olika trafikmedel och trafikföretag ombesörjer resa eller frakt för en viss sträcka.

Detta torde enligt utskottet i sin tur innebära 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.

För att utveckla en från skilda synpunkter godtagbar och rimlig godstrafik krävs vidare att de resurser som finns i form av järnvägar, vägnät och sjötrafikmedel utnyttjas på ett sådant sätt att deras resp. fördelar tas till vara.

Den integrerade trafikpolitik, som enligt utskottets sålunda deklarerade uppfattning bör eftersträvas, kan från regionalpolitiska och andra utgångspunkter fungera väl endast om den utformas så att snärjande detaljregleringar undviks. Så sker om varje transportmedels tjänster prissätts med hänsyn till de samhällsekonomiska kostnaderna. Effektiviteten i transportapparaten och kvaliteten på transporttjänsterna främjas bäst genom en med tillbörligt beaktande av dessa aspekter i möjligaste mån fri och lika konkurrens mellan trafikmedel och trafikföretag.

Vad utskottet i berörda frågor anförde har av riksdagen godtagits (rskr 1975/76:320).

I årets budgetproposition erinras om att under senare år ett antal utredningar har lämnat förslag beträffande den kollektiva trafikens utformning. Det gäller den trafikpolitiska utredningen, kollektivtrafikutredningen (KOLT), utredningen rörande det allmänna kommunikationsväsendets anpassning till de handikappades behov (HAKO) och utredningen avseende

regionalt gällande generella trafikrabatter. Dessa utredningar jämte vissa andra trafikpolitiska frågor kommer att behandlas i en proposition som kommer att föreläggas riksdagen under år 1977.

Under hänvisning till det anförda och i avvaktan på den sålunda aviserade propositionen avstyrker utskottet motionen 1976/77:1318 i vad den avser skrivelse till regeringen beträffande dels den trafikpolitiska *målsättningen* m. m. dels åtgärder för att bygga upp ett sammanhållet *planeringssystem*, dels omedelbara åtgärder för att utveckla en effektiv och förbättrad *gods- trafikförsörjning* – allt enligt de synpunkter härpå som anförts i motionen.

Av samma skäl och i avvaktan jämväl på prövningen av ett av trafikplaneringsutredningen i dess betänkande (Ds K 1976:3) Förslag till organisation av en trafikplaneringsmyndighet framlagt förslag i ämnet avstyrker utskottet motionen 1976/77:289 om att riksdagen i särskild skrivelse till regeringen nu begär inrättandet av ett sådant *samordnande* organ, m. m.

I motionen 1976/77:208 yrkas att riksdagen i enlighet med de av motionärerna anförda synpunkterna hos regeringen begär utredning av *färjetrafikens* framtida utveckling.

Med anledning härav må erinras om att riksdagen på utskottets förslag tidigare begärt att även sjöfartens roll i den framtida trafikpolitiken skall utredas och övervägas. Under hänvisning härtill och då de i motionen aktualiserade frågorna synes böra bedömas i ett större sammanhang och i samband med övriga trafikpolitiska frågor avstyrks motionen.

Under hänvisning likaledes till det förut anförda avstyrks motionen 1976/77:1208 i vad den avser yrkandena att riksdagen beslutar att hos regeringen dels hemställa om utredning och förslag om förbättringar av den *inre sjöfarten* enligt motionärernas förslag, dels ge regeringen till känna vad i motionen i övrigt anförts om den trafikpolitiska målsättningen (p. 3 i motionen).

Vissa järnvägs- och taxefrågor m. m.

Såsom utskottet tidigare framhållit (TU 1975/76:18, rskr 1975/76:320) måste järnvägarna också i framtiden spela en betydande roll för gods- och persontransporter. Även miljöhänsyn och trafiksäkerhetsskäl liksom önskvärdheten av en mera energisnål trafik gör det nödvändigt att den rälsbundna trafiken stimuleras. Taxepolitiken måste bedrivas med tanke härpå och vidare måste SJ över huvud taget försöka göra sin del av den kollektiva trafiken mera attraktiv och bättre anpassad till trafikanternas önskemål.

En förutsättning för att järnvägarna skall kunna hävda sig i konkurrensen är att det görs en ordentlig omprövning från samhällsekonomiska utgångspunkter av principerna för SJ:s verksamhet och att även den hittillsvarande beräkningsmetodiken beträffande de olönsamma bandelarna omprövas. Det-

samma gäller frågorna om SJ:s kostnadsstruktur och lönsamhetsberäkningar m. m.

Uppkommande frågor om nedläggningar av järnvägar och indragningar av stationer måste vidare ses i ett mera långsiktigt perspektiv. I enlighet med riksdagens tidigare gjorda uttalanden bör någon nedläggning av järnvägar och järnvägsstationer – mot berörda kommuners vilja – inte få ske under pågående utrednings- och planeringsarbete. Frågor om utbyggnad av järnvägsnätet resp. nedläggning av vissa sträckor bör tas upp när detta arbete är färdigt.

Utskottet har vidare framhållit att – för att nå en önskvärd utveckling av framför allt transporter över längre avstånd – statens järnvägars konkurrenskraft måste förstärkas.

Betydande ansträngningar måste enligt vad utskottet därvid närmare angivit redan nu göras för att successivt anpassa SJ:s verksamhet till de ökade kraven på person- och godstrafiken. En fortsatt upprustning av bannätet bör ske och försöksverksamheten med sänkta priser – i avvaktan på resultatet av det pågående utredningsarbetet – fortsättas samt en även i övriga avseenden förbättrad service för de resande och dem som utnyttjar SJ för godstransporter komma till stånd.

I detta sammanhang må f. ö. erinras om att den trafikpolitiska utredningen enligt meddelade direktiv har att vid utformningen av ett nytt taxesystem beakta SJ:s kostnadsstruktur, marknadsförhållanden och servicemöjligheter. Utskottet förutsätter att utredningen erhåller härför erforderligt grundmaterial.

Enligt utskottets uppfattning framstår det vidare som angeläget att SJ med utgångspunkt i ett samhällsekonomiskt synsätt visar en större öppenhet vid exempelvis förhandlingar med kommuner och landsting om alternativa lösningar av kollektivtrafiken.

Under hänvisning till det anförda och i avvaktan på resultatet av pågående utredningsarbete på området samt den aviserade propositionen om den framtida trafikpolitiken finner utskottet någon särskild åtgärd från riksdagens sida ej nu påkallad med anledning av motionerna 1976/77:1204 om ett *järnvägspolitiskt program* och 1976/77:1187 om SJ:s ekonomiska *kalkyler*.

Av samma skäl avstyrker utskottet motionen 1976/77:1318 i vad den avser särskild framställning till regeringen om en funktionell och samhällsekonomiskt betingad avgränsning av SJ:s *affärsbanenät* m. m.

Detsamma gäller motionerna 1976/77:283 om likvärdig *reseservice* för alla SJ-resenärer, 1976/77:802 om höjd *standard* på SJ:s persontåg och 1976/77:806 om planerade *inskränkningar* i SJ:s trafikservice.

I sistnämnda motion har nämnts en rad trafikinskränkningar som av SJ förutsatts ske fr. o. m. den 22 maj 1977. Med anledning härav må erinras om att, enligt vad kommunikationsministern meddelat i ett i riksdagen

nyligen avgivet interpellationssvar, ett 80-tal kommuner har begärt att regeringen skall pröva SJ:s preliminära planer på indragning av järnvägsstationer eller nedskärningar av driften vid dem. Totalt rör det sig om klagomål beträffande ca 150 stationer, vilka sommaren 1977 skulle träffas av indragningar.

Regeringen har enligt svaret fattat beslut i fråga om ett 90-tal stationer och därvid gått mot SJ i en rad fall. I stor utsträckning har SJ:s planer i olika avseenden modifierats. Det har gällt åläggande för SJ att svara för att styckegods även fortsättningsvis skall kunna sändas till och från en ort, att anordna in- och utlämningsställen som ersättning för stationer osv. De fall där SJ kommer att få genomföra förändringarna helt enligt sina planer är relativt få. Det gäller enligt svaret utan undantag stationer där trafiken av en eller annan anledning upphört eller reducerats till helt obetydliga trafikmängder och där ersättningsmöjligheter finns inom räckhåll.

I motionen 1976/77:829 hemställs att riksdagen hos regeringen begär att möjligheterna att införa *tågtelefon* utreds.

Enligt vad utskottet inhämtat har SJ fortlöpande kontakter med televerket beträffande bl. a. de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för ett system med *tågtelefon*. Även utländska erfarenheter och rön på området studeras ingående. Med de tekniska lösningar som f. n. står till buds har det emellertid inte bedömts vara realistiskt eller ekonomiskt lönsamt att införa ett sådant system. Ej heller har frågan härom ansetts vara av så angelägen natur att härför erforderliga investeringsmedel bör beräknas inom ramen för de begränsade investeringsresurser som ställs till verkets förfogande.

Utskottet finner för sin del inte tillräcklig anledning föreligga att från riksdagens sida begära särskild utredning i frågan men förutsätter att utvecklingen på området uppmärksamt följs av de båda verken. Under hänvisning till det sålunda anförda avstyrks motionen.

I motionen 1976/77:810 yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen anhålla om åtgärder som syftar till att priset på frakt av *malm* från gruvorna i Malmberget och Kiruna anpassas till SJ:s faktiska fraktkostnader. Vidare begärs i motionen 1976/77:820 att riksdagen hos regeringen hemställer dels att *LKAB* undantas från SJ:s taxehöjning för år 1977, dels att en förutsättningslös översyn görs av SJ:s taxepolitik för malmtransporter.

Som svar på en i riksdagen framställd fråga i ämnet har kommunikationsministern nyligen erinrat om att den genomförda taxehöjningen vid SJ var nödvändig för att i möjligaste mån undvika en förlust under innevarande budgetår. Trots taxehöjningen, vars årseffekt beräknas till nästan 300 milj. kr., anses det vara osäkert om ett underskott kan undvikas budgetåret 1976/77.

För den övervägande delen av SJ:s godstransporter regleras enligt svaret priset i särskilda fraktavtal mellan SJ och de olika kunderna. Det faller helt inom SJ:s ansvarsområde att besluta om dessa avtal. I vilken mån

en generell taxehöjning vid SJ påverkar kundernas transportkostnad beror i dessa fall på vad man kommit överens om i avtalen. LKAB och SJ synes enligt svaret ha avtalat om att en allmän taxehöjning vid SJ också skall slå igenom på malmfrakterna.

Utskottet finner med hänsyn till det anförda riksdagen ej böra göra något särskilt uttalande i frågan och avstyrker därför motionerna.

Regionala och interregionala planeringsfrågor m. m.

I anvisningarna till länsstyrelserna om regional trafikplanering togs bl. a. upp frågan om interregional trafik. Sålunda framhölls att denna borde beaktas i den regionala trafikplaneringen med hänsyn dels till behovet att i lämplig utsträckning samordna de regionala transporterna med de mera övergripande trafikströmmarna till och från övriga delar av landet, dels till de återverkningar i fråga om dimensioneringen av den egna regionens transportnät och trafikanläggningar som de övergripande trafikströmmarna kunde ha. Vidare framhölls att den regionala trafikplaneringen skulle ske i nära samverkan mellan länsstyrelserna och trafikplaneringsutredningen, mellan länsstyrelserna inbördes och mellan länsstyrelserna och kommunerna inom resp. län. I anslutning härtil konstaterades att länen – med hänsyn till allmänhetens och näringslivets kontaktmönster – inte alltid utgör från trafikplaneringssynpunkt funktionellt lämpligt avgränsade områden. En regional trafikplanering för ett län måste därför i viss utsträckning på lämpligt sätt avstämmas med motsvarande planering i ett eller flera angränsande län.

Inom ramen för den regionala trafikplaneringen har länsstyrelserna sålunda haft att söka uppställa mål för resp. läns trafikförsörjning samt ge förslag till hur trafiken skall bedrivas. Inom kommunikationsdepartementet pågår f. n. en sammanställning och utvärdering av länsstyrelsernas trafikplaner.

Utskottet, som vill betona behovet av interregional trafiksamverkan, finner med hänsyn till det utredningsarbete som pågår på det trafikpolitiska området samt vederbörande verks fortlöpande planeringsarbete någon anledning inte föreligga att riksdagen nu – såsom i motionen 1976/77:513 yrkas – i särskild ordning ger regeringen till känna de synpunkter motionärerna anført beträffande järnvägs kommunikationerna inom *Mälardalen*.

Av samma skäl avstyrks motionerna 1976/77:1212 om förbättrade kommunikationer i *Västerbottens* inland och 1976/77:111 om ombyggnad av *NKLJ-banan* mellan Karlstad och Hagfors. Beträffande sistnämnda motion må f. ö. framhållas att det här rör sig om en enskild järnväg.

Under hänvisning jämväl till förenämnda regionala trafikplanering och då utskottet förutsätter att dennas genomförande kommer att innebära ett

bättre tillgodoseende av kraven på en tillfredsställande lösning av trafikfrågorna inom berörda områden finner utskottet ej heller några särskilda åtgärder från riksdagens sida påkallade med anledning av yrkandena i motionerna 1976/77:154 om bibehållande av järnvägstrafiken på banlinjen *Näs-sjö-Nybro* och 1976/77:507 om vissa förbättringar på järnvägslinjen *Näs-sjö-Hultsfred-Oskarshamn*.

Detsamma gäller motionerna 1976/77:288 om bibehållande av persontrafiken på *Västerdalsbanan*, 1976/77:387 om upprustning av *Lysekilsbanan* m. m., 1976/77:828 om SJ-trafiken i *Kalmar län* och 1976/77:1186 om SJ:s persontrafik med järnväg i *Malmöhus län*.

I motionen 1976/77:506 hemställs att riksdagen begär åtgärder för elektrifiering av järnvägslinjen *Karlskrona-Kristianstad*. Motionärerna har därvid erinrat om den förbättring av kommunikationerna för länets befolkning detta skulle innebära samt om de gynnsamma följderna härav för bl. a. näringslivets och turismens utveckling.

Även utskottet finner det angeläget att den regionala trafikplanering som inom länet skett följs upp med ingående överväganden av möjligheterna att få till stånd en förbättring av här berörda järnvägskommunikationer. Utskottet förutsätter också att så snart sker samt att förslag till de åtgärder som med anledning härav må befinnas påkallade föreläggs riksdagen.

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

I motionen 1976/77:556 yrkas att riksdagen hos regeringen begär en långsiktig plan för upprustning av *inlandsbanan* och de båda tvärbanorna *Forsmo-Höting* och *Storuman-Hällnäs*.

Som motionärerna därvid erinrat om har en upprustning av inlandsbanan påbörjats under innevarande år i enlighet med riksdagens beslut härom. Vidare må nämnas att trafikutskottet vid sin tidigare behandling av motioner i ämnet (TU 1974:8, rskr 1974:230) framhållit att frågorna rörande bl. a. inlandsbanan och tvärbanorna till denna syntes vara av sådan karaktär att prövningen av desamma borde ske i anslutning till det utredningsarbete som den trafikpolitiska utredningen hade att fullgöra.

Materialet för bedömningarna härvidlag ansågs vidare kunna erhållas genom arbetet inom trafikplaneringsutredningen samt vid den regionala trafikplanering som pågick genom länsstyrelsernas försorg ävensom vid statens järnvägars fortlöpande planeringsarbete. Utskottet föreslog under hänvisning härtill att riksdagen hos regeringen begärde att motionerna överlämnades till de båda nämnda utredningarna för deras överväganden i berörda frågor. Så blev också riksdagens beslut.

Med beaktande härav och i avvaktan på resultatet av utredningsarbetet finner utskottet någon särskild åtgärd med anledning av motionen ej nu påkallad.

I motionen 1976/77:798 yrkas att riksdagen beslutar att åtgärder vidtas för att säkerställa spårbunden lokaltrafik på sträckan *Göteborg-Alingsås* samt att statens järnvägar vid underhandlingar med berörda kommuner åläggs att redovisa sitt kalkylunderlag. Samma yrkanden ställs i motionen 1976/77:815.

Även utskottet anser det vara i hög grad angeläget att den spårbundna trafiken på den angivna bandelen bibehålls samt att en överenskommelse i berörda frågor snarast kommer till stånd. Då det här rör sig om en förhandlingsfråga mellan SJ och övriga berörda parter anser emellertid utskottet att motionerna under nu pågående förhandlingar inte bör föranleda någon särskild framställning i ämnet från riksdagens sida. I sammanhanget vill utskottet dock erinra om vad som tidigare anförts om öppenhet från SJ:s sida vid förhandlingar med kommunala huvudmän.

I motionen 1976/77:1206 begärs att en svensk-dansk utredning tillsätts för att undersöka och lägga fram förslag om *båt- och färjetrafiken* över södra Öresund dels i ett kortare tidsperspektiv, dels i ett längre sådant.

I ett av kommunikationsministern i december 1976 avgivet svar på en i riksdagen framställd fråga i ämnet har framhållits att färjetrafikens förutsättningar på längre sikt naturligtvis påverkas av de frågor som 1975 års Öresundsdelegation behandlar. Delegationen arbetar med sikte på att den skall vara klar med sitt uppdrag i slutet av år 1977.

I fråga om färje- och båttrafiken i södra delen av Öresund har vidare länsstyrelsen i Malmöhus län i uppdrag att överväga trafikförutsättningarna i ett kortare tidsperspektiv. Länsstyrelsen samråder i sitt arbete med berörda kommuner inom länet, SJ, ifrågakommande rederiföretag och i dessa anställd personal. Länsstyrelsen sägs vidare avse att avge en rapport för sitt uppdrag under år 1977.

Under hänvisning härtill och i avvaktan på resultatet av utredningsarbetet på området finner utskottet någon särskild åtgärd från riksdagens sida med anledning av motionen ej påkallad.

Flygplats- och luftfartsfrågor

I sitt betänkande 1975/76:18 fann utskottet det lämpligt att aktualiserade frågor rörande luftfartens roll inkl. allmänflygets förhållanden i den framtida trafikpolitiken prövas av den trafikpolitiska utredningen eller i ett annat lämpligt sammanhang. Visst underlag härför ansågs finnas i den utredning rörande planeringen av de svenska flygplatserna som lagts fram.

I samband därmed eller vid den beredning som pågick av nämnda utredning om flygplatsfrågorna syntes också en prövning böra ske av de spörsmål som aktualiserats i vissa motionsyrkanden om flygplatserna i Borlänge, Kristianstad och Växjö. Det erinrades i anslutning härtill om att de i motionerna upptagna principfrågorna redan övervägts inom luftfartsverket, som

i skrivelse till regeringen den 17 december 1974 resp. den 13 januari 1975 framhållit att en översyn bör ske av gällande riktlinjer för lönsamhetsbedömningar m. m. för inrättande av primärflygplatser. Utskottet fann det för sin del angeläget att förslag härom snarast föreläggs riksdagen.

Utskottet, som alltjämt är av samma uppfattning, förutsätter att regeringen snarast verkställer den tidigare begärda prövningen. I avvaktan härpå synes några förnyade framställningar från riksdagens sida av det slag som begärs i motionerna 1976/77:114 om klassificering av flygplatserna i *Borlänge*, *Växjö* och *Kristianstad* som primärflygplatser och 1976/77:812 om flygplatsen i *Växjö* ej nu påkallade.

I motionen 1976/77:503 yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om åtgärder för att dels antalet *resmål* enligt gällande charterbestämmelser ökas, dels weekend-trafik för charter på de europeiska huvudstäderna tillåts. I motionen 1976/77:1209 yrkas också att riksdagen hos regeringen anhåller om att en sådan ändring införs i de nuvarande skandinaviska charterreglerna att *weekend-resor* med flyg till huvudstäder i Europa blir tillåtna för charterbolagen under en försöksperiod.

De av motionärerna därvid aktualiserade frågorna har i olika omgångar utretts inom det skandinaviska departementala charterudvalg som tillsatts för ändamålet och 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 biträda de förslag som av motionärerna aktualiserats och avstyrker därför motionerna. Utskottet förutsätter dock att i anslutning till det fortsatta arbetet inom charterudvalget ytterligare överväganden sker i syfte att få till stånd för olika intressegrupper mera tillfredsställande lösningar av berörda frågor. Detta får dock inte leda till att möjligheterna för den reguljära trafiken försvåras.

I motionen 1976/77:969 hemställs att riksdagen hos regeringen begär en utredning om hur Sverige bäst skall kunna främja *allmänflygets* utveckling inom ICAO-konventionens ram.

Som tidigare erinrats om har riksdagen begärt att även luftfartens roll i trafikpolitiken prövas av den trafikpolitiska utredningen eller i annat lämpligt sammanhang. Detta innefattar även allmänflygets förhållanden. Då utskottet utgår från att i samband därmed även frågor av det slag som motionären tagit upp kommer att aktualiseras och då genom det svenska medlemskapet i ICAO vissa möjligheter torde föreligga att påverka utvecklingen på området synes motionen i fråga inte böra föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Vissa frågor berörande kollektivtrafiken m. m.

Kollektivtrafikutredningen (KOLT) har under sommaren 1975 redovisat sina överväganden i betänkandet (SOU 1975:47) Kollektivtrafik i tätort, och betänkandet har numera remissbehandlats. KOLT föreslår att kommunerna upprättar trafikförsörjningsplaner för kollektivtrafiken inom tätorterna samt ger riktlinjer för denna trafikplanering och redovisar olika planeringshjälpmedel. De förslag utredningen har fört fram avser att på olika sätt säkra att kollektivtrafiken kommer med som en planeringsfaktor vid bebyggelse- och trafikledsplaneringen. I övrigt föreslår utredningen olika åtgärder av organisatorisk, teknisk och ekonomisk natur som syftar till att skapa en bättre miljö och bättre kollektivtrafik i tätorterna.

Även det av utredningen rörande det allmänna kommunikationsväsendets anpassning till de handikappades behov (HAKO-utredningen) framlagda betänkandet (SOU 1975:68) Handikappanpassad kollektivtrafik har remissbehandlats. Utredningen konstaterar i betänkandet att om samhällets övergripande mål för handikappolitiken – som sammanfattas i begreppen normalisering och integrering – skall kunna realiseras, är det av största vikt att kommunikationsväsendet anpassas så att de handikappades rese- och kontaktmöjligheter förbättras. Utredningen framlägger olika konkreta förslag i detta syfte.

De i dessa betänkanden upptagna frågorna liksom utredningsförslagen avseende regionalt gällande generella trafikrabatter avses, som tidigare nämnts, bli behandlade i den kommande propositionen om den framtida trafikpolitiken. Redan i sitt betänkande 1975/76:18 framhöll utskottet att arbetet med beredningen av dessa frågor borde påskyndas och förslag i frågan föreläggas riksdagen senast i samband med att nämnda proposition läggs fram. Under hänvisning härtill avstyrker utskottet yrkandet i motionen 1976/77:1318 att riksdagen hos regeringen nu gör en särskild framställning om att åtgärder vidtas för att utveckla den *kollektiva* trafiken samt skapa förutsättningar för regionala *rabattkort* och ett nytt *bussbidragssystem*.

Detsamma gäller yrkandet i motionen 1976/77:819 att riksdagen i särskild ordning begär åtgärder för att underlätta *handikappades* järnvägsresor

Övriga frågor

I motionen 1976/77:156 yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om förslag om att samordnad beställningscentral för *taxi* skall finnas i varje kommun, att framkörningsavgift ej får tas ut över fastställt påslag och att trafiknämnd vid behandling av ansökan om trafiktillstånd obligatoriskt skall infordra yttrande från berörd kommun.

Utskottet vill med anledning härav erinra om det förslag till ändrad företagsstruktur m. m. för taxinäringen som år 1974 avgetts av den s. k. strukturarbetsgruppen med representanter för Svenska kommunförbundet, Svens-

ka taxiförbundet och Svenska transportarbetareförbundet och som överlämnats till kommunikationsdepartementet för prövning i samband med den förlöpande översynen av yrkestrafikförordningen. Härmed sammanhängande frågor torde också komma att aktualiseras vid den nu pågående beredningen av de trafikpolitiska frågorna. Inom departementet pågår vidare beredning av de förslag som i betänkandet (SOU 1976:18) Lokala trafikföreskrifter m. m. lagts fram om att överföra trafiknämndernas uppgifter till kommunerna, m. m.

Under hänvisning till det anförda och i avvaktan på resultatet av beredningsarbetet avstyrker utskottet motionen.

I motionen 1976/77:212 föreslås att riksdagen hos regeringen dels begär utredning om de totala samhällsekonomiska konsekvenserna av övergång från *timmerflottning* till lastbilstransport, dels hemställer om förslag till åtgärder utarbetade på grundval av denna utredning och syftande till att styra virkestransporterna till det från samhällsekonomisk synpunkt mest lönsamma transportsättet.

Av motionen framgår att frågorna härom aktualiserats främst av förhållandena i Norrbottens län och då särskilt den planerade nedläggningen av flottningen i Kalix m. fl. älvar.

Enligt vad utskottet erfarit kommer de av motionärerna aktualiserade frågorna att tas upp till prövning av den nyligen tillsatta Norrbottendelegationen. Under hänvisning härtill och i avvaktan på resultatet härav synes motionen inte böra föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motionen 1976/77:830 yrkas att riksdagen hos regeringen begär sådana författningsmässiga ändringar att kommun kan uttaga *färdavgifter* inom områden och för ändamål som i motionen angivits.

I avvaktan på den prövning av tidigare avgivet utredningsförslag i ämnet (SOU 1973:32) Vägtrafiken – kostnader och avgifter som förutsatts ske inom den trafikpolitiska utredningen avstyrker utskottet motionen i fråga.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. att riksdagen
 - a. avslår motionerna 1976/77:1208, yrkandena 2 och 3, samt 1976/77:1318, yrkandena 1, 2 och 5,
 - b. avslår motionen 1976/77:289,
 - c. avslår motionen 1976/77:208,
2. att
 - a. motionerna 1976/77:1204 och 1976/77:1187 inte föranleder någon särskild åtgärd från riksdagens sida,
 - b. riksdagen avslår motionen 1976/77:1318, yrkandet 3,
3. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1976/77:283,
 - b. avslår motionen 1976/77:802,
 - c. avslår motionen 1976/77:806,
 - d. avslår motionen 1976/77:829,
4. att riksdagen avslår motionerna 1976/77:810 och 1976/77:820,
5. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1976/77:513,
 - b. avslår motionen 1976/77:1212,
 - c. avslår motionen 1976/77:111,
6. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1976/77:154,
 - b. avslår motionen 1976/77:507,
7. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1976/77:288,
 - b. avslår motionen 1976/77:387,
 - c. avslår motionen 1976/77:828,
 - d. avslår motionen 1976/77:1186,
8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört med anledning av motionen 1976/77:506 om järnvägslinjen Karlskrona–Kristianstad,
9. att motionen 1976/77:556 inte föranleder någon särskild åtgärd från riksdagens sida,
10. att motionerna 1976/77:798 och 1976/77:815 inte föranleder någon särskild åtgärd från riksdagens sida,
11. att motionen 1976/77:1206 inte föranleder någon särskild åtgärd från riksdagens sida,
12. att motionerna 1976/77:114 och 1976/77:812 inte föranleder någon särskild åtgärd från riksdagens sida,
13. att riksdagen avslår motionerna 1976/77:503 och 1976/77:1209,
14. att motionen 1976/77:969 inte föranleder någon särskild åtgärd från riksdagens sida,

15. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1976/77:1318, yrkandet 4,
 - b. avslår motionen 1976/77:819,
16. att riksdagen avslår motionen 1976/77:156,
17. att motionen 1976/77:212 inte föranleder någon särskild åtgärd från riksdagens sida.
18. att riksdagen avslår motionen 1976/77:830.

Stockholm den 29 mars 1977

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

Närvarande: herrar Mellqvist (s), Persson i Heden (c), Lindahl i Lidingö (s), Håkansson i Rönneberga (c), Hjorth (s), Sellgren (fp), Hugosson (s), Rosqvist (s), Clarkson (m), Zachrisson (s), Östrand (s), Komstedt (m), Johansson i Hållsta (c), Johansson i Vrångebäck (m) och fru Wohlin-Andersson (c).

Reservationer

Herrar Mellqvist, Lindahl i Lidingö, Hjorth, Hugosson, Rosqvist, Zachrisson och Östrand (alla s) har avgivit följande 5 reservationer till betänkandet.

1. beträffande *den trafikpolitiska målsättningen m. m.*

Reservanterna anser att

dels det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 5 börjar med "Vid sin" och på s. 7 slutar med "*samordnande* organ, m. m." bort ersättas med text av följande lydelse:

Den trafikpolitik som beslutades år 1963 byggde, som i motionen 1976/77:1318 framhålls, på föreställningen att en i princip fri konkurrens mellan olika trafikmedel och ett strikt kostnadsansvar för olika trafikmedel skulle leda till en tillfredsställande trafikförsörjning.

Sedan år 1963 har det emellertid tillkommit nya faktorer och värderingar som måste vägas in i trafikpolitiken.

En god trafikförsörjning har blivit en allt viktigare del i vår välfärdspolitik. Samhällsutvecklingen har successivt lett till att såväl den enskilde som näringslivet blivit alltmer beroende av ett väl fungerande transportsystem. Urbanisering och ökad privatbilism skapar på olika sätt problem i tätorterna i form av minskad framkomlighet och försämrad miljö. Den utvecklingen har lett till att vi möter växande krav på en utbyggnad och standardmässig förbättring av den kollektiva persontrafiken.

Förutsättningarna för den kollektiva trafikförsörjningen på landsbygden har försämrats till följd av vikande befolkningsunderlag och växande privatbilsism. Från slutet av 1960-talet har det pågått ett intensivt utredningsarbete för att ta fram underlag för en mera socialt betingad och samhälls-ekonomiskt inriktad trafikpolitik. Trafikpolitiska utredningen, trafikplaneringsutredningen, utredningen om regionalt gällande rabattkort, kollektivtrafikutredningen, kommittén för långsiktig vägplanering och utredningen Handikappanpassad kollektivtrafik har alla lagt fram sina förslag. Härtill kommer förslag om förbättrad hamn- och flygplatsplanering samt förslag om inrättandet av ett samordnande organ för trafikplaneringsfrågor. Nämnas bör också trafiksäkerhetsutredningen och trafikbulerutredningen.

Den framtida trafikpolitiken måste som motionärerna framhållit utgå från behovet av en god trafikmiljö i landets olika delar. Trafikpolitiken måste enligt utskottets mening utformas så, att den bidrar till att utjämna skillnader i socialt och ekonomiskt hänseende mellan enskilda eller grupper av människor såväl inom som mellan olika regioner.

En annan viktig utgångspunkt för den framtida trafikpolitiken bör vara att trafikpolitiken skall vara ett verksamt medel för att uppnå mål inom andra samhällsområden och samordnas med exempelvis regionalpolitiken, arbetsmarknadspolitiken, miljöpolitiken och energipolitiken.

För att uppnå dessa mål krävs ett vidgat samhällsekonomiskt synsätt.

Med hänsyn till de stora anspråk som ställs på utbyggnad av olika slag av trafikanläggningar och att resurserna är begränsade måste en prioritering av samhällets insatser ske. Den kräver såväl övergripande som sektoriell planering. Planering är också en förutsättning för att en samhällsekonomiskt riktig arbetsfördelning mellan olika trafikgrenar kommer till stånd och att förutsättningar för ökad samverkan mellan olika trafikgrenar skapas.

Grunden till en samhällelig övergripande trafikplanering har lagts i och med att landets länsstyrelser avslutar arbetet med den regionala trafikplaneringen.

Investeringsarbetet, som har resulterat i en omfattande kartläggning av trafik efterfrågan, trafikstruktur etc., har varit av stort värde för den framtida planeringen, inte bara inom trafiksektorn. I planerna har olika konkreta åtgärder för att uppnå balans mellan utbud och efterfrågan föreslagits.

Det är enligt utskottets uppfattning angeläget att regeringen i en kommande trafikpolitisk proposition ger riksdagen en samlad redovisning över de regionala trafikplanerna och de transportmönster som växt fram i anslutning till planeringsarbetet. Det är givetvis också av stor vikt att regeringen föreslår de åtgärder som krävs för att samordna och styra utvecklingen. Slutligen bör regeringen redovisa riktlinjer för hur den regionala trafikplaneringen i fortsättningen skall bedrivas i ett sammanhållet trafikplaneringssystem.

Erfarenheterna, inte minst från den regionala trafikplaneringen, visar på att behov även föreligger av en övergripande och långsiktig planering när det gäller hamnar och flygplatser.

Förslag som syftar till att möta kraven på samordning av hamn- och flygplatsutbyggnader med andra befintliga och planerade anläggningar inom såväl trafiksektorn som andra sektorer har redovisats i departementspromemoriorna Ds K 1975:9 Planering av de svenska hamnarna och Ds K 1975:10 Planering av de svenska flygplatserna. De redovisade förslagen bör utgöra en viktig del i en regional trafikplanering, och utskottet anser att sjöfartsverket resp. luftfartsverket i anslutning härtill bör upprätta en mer långsiktig, fördjupad och övergripande plan för landets hamnar och flygplatser. Arbetet med denna bör ske förlöpande och successivt kunna revideras.

För att säkerställa att hamn- och flygplatsutbyggnader sker med tillräckligt beaktande av olika intressen bör objekt av en viss storleksordning bli föremål för särskild prövning. Det kan då gälla hamn- och flygplatsutbyggnadernas inverkan på andra redan gjorda investeringar. Det kan också gälla de krav på statliga insatser i form av väg- och järnvägsinvesteringar som blir följden av en hamn- resp. flygplatsutbyggnad. Det kan vidare gälla hamn- resp. flygplatsutbyggnadernas mera allmänna regional- och miljöpolitiska konsekvenser. Det skall också erinras om att behovet av direkt styrande åtgärder efterfrågas från såväl länsstyrelser som kommuner. Då de nu nämnda förslagen har remissbehandlats är det angeläget att förslag framläggs utan dröjsmål.

När det gäller *vägväsendet* har sedan länge en långsiktig planering av den statliga och statsbidragsberättigade väghållningen bedrivits av vägverket i samarbete med bl. a. länsstyrelserna. Behov finns att utveckla detta arbete i syfte att få till stånd en bättre anpassning till övrig samhällsplanering. Det gäller att finna en rimlig avvägning mellan framkomlighet, trafiksäkerhet och olika transportintressenters behov.

Vidare bör i den framtida långsiktiga vägplaneringen ökad hänsyn tas till regionalpolitiska aspekter. Även åtgärder för ett större lokalt och regionalt engagemang i vägplaneringen bör eftersträvas.

Med utgångspunkt i förslag redovisade av Kommittén för den långsiktiga vägplaneringen (SOU 1975:85) bör förslag snarast framläggas för riksdagen.

De hittillsvarande erfarenheterna av trafikplaneringsarbetet ger entydigt vid handen att grunden för det trafikpolitiska handlandet bör vara en strävan till *samordning mellan olika trafikgrenar* genom bl. a. en för hela landet omfattande trafikplanering på olika nivåer. Planeringen bör dels ske inom resp. trafikgrenar, dels mellan de olika trafikgrenarna. När det gäller den förstnämnda planeringen bör denna ske inom resp. verk. Den mera samordnade planeringen på lokal och regional nivå bör, liksom hittills, ligga på kommun och länsstyrelse.

Ett väl fungerande godstransportsystem är en förutsättning för såväl näringsliv som konsumenter.

Det erfordras en fortsatt utbyggnad av bl. a. trafikleder och anläggningar för att godstransportförsörjningen skall fungera tillfredsställande. En sådan utbyggnad måste ske utifrån en samhällsekonomisk bedömning och under former som medger en önskvärd ekonomisk och social utveckling i skilda delar av landet.

När det gäller att på sikt åstadkomma en samhällsekonomiskt riktig godstransportförsörjning är det av största vikt att slå vakt om järnvägen.

Lastbilsnärigen har, förutom i områden som saknar järnväg, sin uppgift i närtrafiken och därutöver i fråga om särskilda godsslag som med hänsyn till speciella krav i hanterings- och marknadshänseende är mindre lämpade för järnvägen. Utvecklingen har emellertid inneburit att lastbilsnärigen alltmer utvecklats i fråga om långväga transporter med avseende på godsslag som traditionellt varit att betrakta som järnvägs gods. Om inga åtgärder vidtas kommer en allt större andel av det landtransporterade godset i framtiden att sändas med lastbil. En fortsatt snabb ökning av lastbilstransporterna kan inte accepteras vare sig av samhällsekonomiska eller av trafiksäkerhets-, miljö- och energimässiga skäl.

Järnvägens successivt minskade marknadsandel när det gäller den långväga godstrafiken motiverar alltså insatser som kan medge en samhällsekonomiskt riktigare arbetsfördelning mellan järnväg och landsväg.

När det gäller att åstadkomma förutsättningar för bl. a. samverkan mellan olika trafikmedel är det av största vikt att ett funktionellt *terminalsystem* byggs upp i landets olika delar.

Av stor betydelse är att det reformarbete som inletts för att förbättra strukturen inom *åkeribranschen* fortsätter. Det gäller bl. a. att göra den redan existerande lämplighetsprövningen effektivare. Den nuvarande behovsprövningen synes däremot kunna avskaffas, liksom krav på lokalområden och stationeringsort.

Vad utskottet med anledning av motionen 1976/77:1318 i nu berörda frågor anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna för att läggas till grund för förslagen i den aviserade propositionen om den statliga trafikpolitiken.

I avvaktan på prövningen av ett av trafikplaneringsutredningen i dess betänkande (Ds K 1976:3) Förslag till organisation av en trafikplaneringsmyndighet framlagt förslag i ämnet är utskottet f. n. inte berett att tillstyrka motionen 1976/77:289 om att riksdagen i särskild skrivelse till regeringen nu begär inrättandet av ett sådant *samordnande* organ, m. m.

dels utskottets hemställan under 1 a bort ha följande lydelse:

- (1) a. med avslag på motionen 1976/77:1208, yrkandena 2 och 3, samt med anledning av motionen 1976/77:1318, yrkandena 1, 2 och 5, som sin mening ger regeringen till känna vad ut-

skottet anfört beträffande den trafikpolitiska målsättningen, ett sammanhållet planeringssystem på trafikpolitikens område och behovet av omedelbara åtgärder för en effektiv och förbättrad godstrafikförsörjning.

2. beträffande vissa järnvägs- och taxefrågor m. m.

Reservanterna anser att

dels det avsnitt i utskottets yttrande på s. 8 som börjar med "Under hänvisning" och slutar med "SJ:s trafikservice" bort ersättas med text av följande lydelse:

När det gäller att skapa en från samhällsekonomiska synpunkter riktig utveckling av transportapparaten är det angeläget att få till stånd en fungerande avgränsning i vad gäller SJ:s affärsbanenät, de delar av det trafiksvaga nätet som på sikt bör finnas kvar samt de bandelar, för vilket transportalternativ bör kunna diskuteras. En sådan avgränsning behövs för att de nödvändiga investeringarna i trafiksvaga bandelar skall kunna ske och för att SJ långsiktigt skall erhålla en balanserad ersättning för trafiktjänsterna på det ersättningsberättigade nätet. Den trafikpolitiska utredningen har, utifrån en diskussion om särkostnadstäckning, framlagt förslag om ett funktionellt sammanhållet affärsbanenät, på vilket kan bedrivas en rationell järnvägstrafik. Utredningen har också framlagt förslag till en mer rättvisande beräkningsmetodik i vad avser de trafiksvaga bandelarna. Den regionala trafikplaneringen har gett underlag för bedömning av erforderliga insatser på dessa sistnämnda bandelar. Förslag i vad avser dessa frågor bör snarast framläggas för riksdagen. Därest så icke sker, skapas stor osäkerhet för alla parter.

Vad utskottet i nu berörda delar anfört – och som innebär ett tillgödeseende av yrkandena i motionerna 1976/77:1204 om ett *järnvägspolitiskt program* och 1976/77:1318 i vad den avser SJ:s *affärsbanenät* – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

I avvaktan på resultatet av det pågående utredningsarbetet på området samt den aviserade propositionen om den framtida trafikpolitiken finner utskottet någon särskild åtgärd från riksdagens sida ej nu påkallad med anledning av motionen 1976/77:1187 om SJ:s ekonomiska *kalkyler*.

Under hänvisning till det anförda finner utskottet någon särskild åtgärd ej heller motiverad med anledning av motionerna 1976/77:283 om likvärdig *reseservice* för alla SJ-resenärer, 1976/77:802 om höjd *standard* på SJ:s persontåg och 1976/77:806 om planerade *inskränkningar* i SJ:s trafikservice. Nämnda motioner avstyrks därför.

dels utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. att

- a. riksdagen med anledning av motionerna 1976/77:1204 och 1976/77:1318, yrkandet 3, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört beträffande de i motionerna upptagna frågorna om ett järnvägspolitiskt program och SJ:s af-färsbanenät m. m.,
- b. motionen 1976/77:1187 inte föranleder någon särskild åtgärd från riksdagens sida,

3. beträffande *vissa järnvägs- och taxefrågor m. m.* (i vad avser SJ:s taxor för vissa malmtransporter)

Reservanterna anser att

dels det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Som svar" och på s. 10 slutar med "därför motionerna" bort ersättas med text av följande lydelse:

I motionen framhålls att LKAB:s stora malmgruvor och den förädling av annan verksamhet som bedrivs i anslutning till gruvorna utgör grunden för Kirunas och Gällivare-Malmbergets utveckling.

Den svenska järnmalmsten har mött ökad konkurrens från nya marknader. Samtidigt har den kraftiga konjunkturavmattningen i världens stålindustri inneburit stora problem på avsättnings- och prissidan för LKAB. Detta har resulterat i betydande problem i vad gäller företagets ekonomi och sysselsättningsutveckling.

Mot den bakgrunden är det angeläget att undersöka olika möjligheter att slå vakt om LKAB och dess fortsatta utveckling. Det kan i det här sammanhanget erinras om det socialdemokratiska initiativet att särskilt stödja tillkomsten av ett nytt kulsinterverk i Kiruna.

Det är i detta sammanhang också naturligt att undersöka olika möjligheter till kostnadsbesparingar. I detta sammanhang aktualiseras också frågan om transportkostnaderna, vilket skett i motionen.

Utskottet är medvetet om den stora betydelse transportkostnaderna har för LKAB. Inkomsterna från malmfrakterna har samtidigt mycket stor betydelse för SJ:s ekonomi. Principen om att SJ självständigt tecknar fraktavtal torde vara av stor betydelse för såväl SJ som dess kunder. De problem som motionärerna rest har emellertid stor betydelse från såväl närings- som regional- och trafikpolitiska utgångspunkter.

Förändringar i transportförutsättningarna får enligt utskottets mening inte leda till sådana följder för sysselsättning och näringsliv i regionen att övriga satsningar från samhällets sida äventyras. Utskottet anser de frågor motionen aktualiserar vara av sådan vikt att det bör ankomma på regeringen att noga följa utvecklingen och ta de initiativ som kan vara erforderliga. Därvid bör Norrbottendelegationens synpunkter inhämtas.

dels utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. att riksdagen med anledning av motionerna 1976/77:810 och 1976/77:820 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört rörande malmtransporter m. m.,

4. beträffande *vissa frågor berörande kollektivtrafiken m. m.*

Reservanterna anser att

dels det avsnitt i utskottets yttrande på s. 14 som börjar med "Kollektivtrafikutredningen (KOLT) har" och slutar med "handikappades järnvägsresor" bort ha följande lydelse:

En ny trafikpolitik kräver konkreta åtgärder, som syftar till att slå vakt om och befrämja utvecklingen av den kollektiva trafiken.

I fråga om persontrafiken gäller att inom ramen för de resurser som står till förfogande möta människornas krav på ökad rörlighet och därigenom bättre möjligheter att komma i åtnjutande av vad samhället kan erbjuda av arbetstillfällen, serviceutbud och fritidsaktiviteter.

I den politiska debatten har under flera år en diskussion pågått om den kollektiva persontrafikens roll. För såväl landsbygd som tätort är det emellertid av vikt att kollektivtrafiken kan erbjuda ett attraktivt alternativ för att förhindra en kraftig expansion av privatbilismen på miljöns och den ökade energiförbrukningens bekostnad.

Den kollektiva trafikens fördelar accentueras också i de alltmer skärpta kraven på en god miljö för arbete, boende och fritid.

Den regionala trafikplaneringen har utförts parallellt med att en aktivering skett av kommunernas lokala trafikplanering, som redan i en tidigare etapp kunnat läggas till grund för införandet av ett lokalt bussbidrag.

För att höja kollektivtrafikens attraktivitet är pridfaktorn betydelsefull. Som ett fullföljande av det regionala trafikplaneringsarbetet tillsattes utredningen Länskort i kollektivtrafiken. Det har sålunda framstått som angeläget att söka förbilliga inte bara det lokala utan även det regionala resandet. Erfarenheterna från den regionala trafikplaneringen ger sålunda klart vid handen att de regionala resorna är av väsentlig betydelse från såväl arbets- som servicesynpunkt.

Det är alltså angeläget att man skapar förutsättningar för ett rabattsystem som innebär att den kollektiva trafiken görs attraktiv och taxemässigt lika för alla inom en och samma region, varigenom dess konkurrenskraft stärks och orättvisor i resekostnader mellan människor som bor i olika delar av en region minskar. Kollektiva trafikmedel i lokal och regional trafik bör i ökad utsträckning överföras i samhällelig ägo.

En grundläggande förutsättning för att ett regionalt gällande periodkortsystem skall kunna genomföras är att det finns gemensam huvudman för den lokala och regionala trafiken. Även andra skäl talar för att det sker en bestämning av ansvaret för trafikförsörjningen. Enligt utskottets mening

bör ansvaret för den lokala och regionala persontrafiken på landsväg handhas av landstingskommun och primärkommun i resp. län i form av ett gemensamt huvudmannaskap. En sådan huvudman har då att bestämma över omfattning och utformning av trafiken inom trafikområdet. Genom ett sådant fastläggande av ansvar undviker man också svårigheter av administrativ natur som uppstår till följd av uppdelning i särskilda ansvarsområden för lokal och regional trafik. Vidare ökar förutsättningarna för ett gemensamt utnyttjande av trafikresurserna i lokal och regional trafik. Sammantaget innebär detta att det ekonomiska och politiska ansvaret för både planering och genomförande av trafikförsörjningen kan ligga hos ett och samma organ.

Ett speciellt problem utgör trafikförsörjningen i våra större tätorter. Kollektivtrafikutredningen, KOLT, har framlagt en rad förslag, bl. a. om hur den kollektiva trafikens framkomlighet kan förbättras. Det är nödvändigt att planeringen av den kollektiva trafiken på ett tidigt stadium samordnas med bebyggelseplanering och trafikledsplanering. Det är vidare angeläget att investeringar i spårtrafikanläggningar jämföras med investeringar i gator och vägar och att bidrag kan utgå till ny- och ombyggnad av spårtrafikanläggning för persontrafik av lokal karaktär enligt de principer som gäller för statsbidrag till kommunala vägar och gator, även om anläggningen inte uppfyller nuvarande krav på planskild korsning och egen banvall.

En ökad tillgänglighet till kollektiva trafikmedel förutsätter också åtgärder som kan medverka till att väsentligt förbättra de handikappades trafiksituation.

På kommunikationsområdet har kommunal färdtjänst och bidrag till anskaffning av egen bil införts. Samhällsmiljön bör – så långt det är möjligt – anpassas så att den handikappade kan delta i olika aktiviteter i samhället på samma villkor som andra medborgare.

Det finns åtskilliga brister i dagens trafikmedel, som vållar stort besvär för de rörelsehindrade. En del brister bör kunna avhjälpas vid löpande underhåll. Andra kräver mera omfattande förändringar och får genomföras i samband med nyanskaffning. Det är angeläget att staten genom lämpligt organ utfärdar normer och riktlinjer.

Vad utskottet nu anfört – vilket innebär ett tillgodosende av yrkandet i motionen 1976/77:1318 om utvecklande av den *kollektiva* trafiken m. m. – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Under hänvisning till vad sålunda anförts synes någon särskild åtgärd inte nu påkallad med anledning av motionen 1976/77:819 om *handikappades* järnvägsresor.

dels utskottets hemställan under 15 a bort ha följande lydelse:

- (15) a. med anledning av motionen 1976/77:1318, yrkandet 4, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört beträffande åtgärder för att utveckla den kollektiva trafiken och

skapa förutsättningar för regionala rabattkort och ett nytt buss-bidragssystem.

5. beträffande *övriga frågor* (i vad avser beställningscentral för taxi m. m.)
Reservanterna anser att

dels det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 14 börjar med "I motionen" och på s. 15 slutar med "utskottet motionen" bort ersättas med text av följande lydelse:

I motionen 1976/77:156 tas upp vissa frågor som sammanhänger med taxiservicen. Brister påtalas i möjligheterna att utnyttja taxi på landsbygden. Motionärerna framhåller bl. a. de olägenheter som uppstår för allmänheten genom att en samordnad beställningscentral saknas i en kommun. Vidare betonas vikten av att trafiknämnderna vid behandling av ansökningar om tillstånd till taxi inforrdar yttrande av kommunerna.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att under senare år åtskillig kritik anförts mot taxiservicen. Det gäller såväl servicen inom de större tätorterna som på landsbygden. Man har bl. a. hänvisat till de uppenbara svårigheterna att anpassa vagnmateriel till efterfrågan.

Frågan om taxiservicen sammanhänger givetvis nära med frågan om taxinäringens struktur och organisation. Denna har också under senare år varit föremål för en hel del uppmärksamhet och även utredningsinsatser.

Det förslag till ändrad företagsstruktur m. m. för taxinäringen som år 1974 avgetts av den s. k. strukturarbetsgruppen med representanter för Svenska kommunförbundet, Svenska taxiförbundet och Svenska transportarbetareförbundet och som överlämnats till Kommunikationsdepartementet för prövning i samband med den fortlöpande översynen av yrkestrafikförordningen är fortfarande under beredning i regeringens kansli. Detsamma gäller lokala trafikföreskrifter m. m. med förslag om att överföra trafiknämndernas uppgifter till kommunerna, m. m.

I den nämnda strukturarbetsgruppens rapport behandlas bl. a. frågorna om företagsmässig samordning av taxirörelsen i kommunerna, bättre samordning av beställningstrafiken, formerna för tillståndsgivningen enligt yrkestrafikförordningen m. m. Ett tidsprogram med etappvis genomförande av förslagen skisseras och inrättande av en rådgivande nämnd föreslås.

Med hänvisning till det föregående och med anledning av nyssnämnda motion vill utskottet framhålla det angelägna i att nuvarande regering följer upp intentionerna i strukturarbetsgruppens förslag. Problemen med avseende på taxirörelsen är nämligen i olika avseenden sådana att de motiverar särskilda åtgärder från regeringens sida. Utskottet avser då åtgärder för att främja en utveckling, anpassning och samordning av taxirörelsen i nära kontakt med de kommunala instanserna. Sådana åtgärder måste givetvis ta hänsyn till att taxitrafiken arbetar under olika förutsättningar i de större tätorterna och i landsbygds- och glesbygdsområdena. Målsättningen måste

vidare vara att taxinäringen skall vara en integrerad del i den kollektiva persontrafikförsörjningen. Även den fråga som tas upp i motionen 1976/77:156 om att i varje kommun skall finnas en samordnad beställningscentral för all taxirörelse bör bli föremål för övervägande.

Förslag i hithörande frågor bör utarbetas av regeringen och snarast föreläggas riksdagens prövning. Vad utskottet anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. att riksdagen med anledning av motionen 1976/77:156 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört beträffande åtgärder för bättre taxiservice m. m.,

Särskilt yttrande

beträffande *den trafikpolitiska målsättningen m. m.* (i vad avser motionen 1976/77:289 om ett samordnande organ för trafikplaneringsfrågor m. m.) av herr Rosqvist (s) som anfört:

Som framhålls i den med 1 betecknade reservationen är det nödvändigt med fortsatt planering på olika nivåer inom trafiksektorn. Det finns behov av ett centralt samordnande organ som kan fullgöra de uppgifter som trafikplaneringsutredningen hittills svarat för. Den parlamentariskt sammansatta trafikpolitiska utredningen som utifrån sina utgångspunkter kom till samma slutsats föreslog inrättandet av en central trafikplaneringsnämnd. Ett sådant organ kommer att fylla en viktig funktion som samordnare av olika planeringsinsatser även då det gäller att genomföra olika förslag. Arbetsuppgifter som nu sköts av flera fristående nämnder kan sammanföras till en central nämnd. Förslaget om trafikplaneringsverk (Ds K 1976:3) har remissbehandlats och fått en positiv bedömning.

Sedan några år pågår en utflyttning av statliga verk och myndigheter till olika delar av landet. Vid beslut om placeringen av de utflyttade enheterna har den lokaliseringspolitiska aspekten starkt betonats. Kalmar län har en mycket liten del av statlig administrativ verksamhet. Detta har också vid flera tillfällen påtalats av riksdagen.

I sitt utlåtande (InU 1971:15) över propositionen (1971:29) angående omlokalisering av viss statlig verksamhet uppmärksammade inrikesutskottet det stora behovet av statliga satsningar till sydöstra Sverige. När delegationen för lokalisering av statlig verksamhet avgav sitt förslag till andra etappen av utlokaliseringen av statliga verk framhöll man att Kalmar län med hänsyn till de regionalpolitiska problemen borde prioriteras.

En lokalisering av den nya trafikplaneringsmyndigheten till Kalmar län skulle kunna ses som ett väsentligt bidrag från statsmakterna att ge länet den statliga sysselsättning som krävs i regionen.

I motionen 1976/77:289 (s) har dels påtalats behovet av ett s. k. trafikplaneringsverk, dels mot bakgrund av vad ovan anförts föreslagits att verket lokaliseras till Kalmar län. Jag delar de synpunkter som framförts i motionen, men då ytterligare utredningsarbete fortfarande kvarstår har jag i likhet med övriga reservanter i TU:s betänkande 1976/77:18 f. n. inte varit beredd att tillstyrka motionen

