

## Nr 8

Trafikutskottets betänkande i anledning av motioner angående den statliga trafikpolitiken, m. m.

## Motionerna

I detta betänkande behandlar utskottet följande motioner, nämligen

1974:119 av herr Fälldin m. fl. (c), vari, såvitt nu är i fråga (punkten 1), hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller l. att direktiven till den trafikpolitiska utredningen vidgas i enlighet med vad som anges i motionen,

1974:122 av herr Torwald m. fl. (c), vari hemställs att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts beträffande ökade insatser från statens järnvägars sida att med tåg ta på sig största möjliga andel av lokaltrafiken, speciellt i anslutning till normala arbetstider,

1974:123 av herr Ångström m. fl. (fp), vari hemställs att riksdagen beslutar att bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga åtgärder för en sådan samordning mellan statens järnvägars zontaxa samt järnvägens och postverkets busstaxor som avses i motionen och samtidigt bör övervägas samordning med enskilda trafikföretag i samma syfte,

1974:173 av herr Gustavsson i Eskilstuna m. fl. (s), vari hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att i nästa etapp av den regionala trafikplaneringen hänsyn vid prioriteringen av angelägna åtgärder tas till vad i motionen sägs om angelägna utbyggnadsbehov inom trafiksektorn i Södermanlands län,

1974:231 av herr Magnusson i Kristinehamn m. fl. (vpk), vari föreslås att riksdagen hos regeringen hemställer om snar utredning och förslag till åtgärder för att förstärka inlandsbanans kapacitet i syfte att utveckla person- och godstrafiken,

1974:307 av herrar Alemyr (s) och Svanström (c), vari föreslås att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer att Kungl. Maj:t uppdrar åt SJ att skyndsamt uppta förhandlingar med arbetsmarknadsverket angående en fortsättning av breddningen av Bergabanan med etappen Sandbäckshult—Berga såsom beredskapsarbete i direkt anslutning till nu pågående etapp,

1974:309 av herr Bohman m. fl. (m), vari hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller l. om sänkning av SJ:s taxor i enlighet med vad i

motionen anförts, 2. om tilläggsdirektiv för utredningen om månadsbiljetter i enlighet med vad i motionen anförts,

1974:313 av herr Helén m. fl. (fp), vari, såvitt nu är i fråga (punkten 1), hemställs 1. att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär a) att i avvaktan på den trafikpolitiska utredningens förslag omedelbara åtgärder vidtas för att öka järnvägarnas konkurrenskraft och ge dem större möjligheter att ge allmänheten en fullgod service, innebärande bl. a. försök med prissäbningar på vissa sträckor, förbättrad regional och lokal trafik, charterresor med tåg, beslut om att viktiga bansträckor som nu hotas av nedläggning får vara kvar och att trafikinskränkningar undvikas, förbättrad sovvagnservice, ökad satsning på snabbtåg, utbyggnad av distriktsenheterna i Växjö, Borås och Umeå, insättande av nya tåglägenheter under energikrisen, b) att SJ:s tioårsplan över behovet av investeringar omarbetas till ett aktionsprogram i syfte att ge SJ en väsentligt ökad del av såväl person- som godstrafiken i landet i enlighet med vad som anförts i motionen,

1974:314 av herr Helén m. fl. (fp), vari hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär utredning och förslag beträffande formerna för en samordnad satsning på kollektivtrafikteknik,

1974:315 av herr Helén m. fl. (fp), vari hemställs att direktiven till den trafikpolitiska utredningen vidgas i enlighet med vad som anges i motionen,

1974:479 av herr Björk i Gävle m. fl. (c), vari hemställs att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna 1. dels att nedläggning i princip inte må förekomma vare sig av järnvägslinje eller av busslinje på landsväg i avvaktan på resultatet av den regionala trafikplanering som länsstyrelser och kommuner har att ombesörja, 2. dels att kostnaderna för olönsamma busslinjer på landsbygden skall bestridas av staten och ej överlastas på kommunerna,

1974:480 av herr Blomkvist m. fl. (s), vari hemställs att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad som i motionen 1974:557 anförts om att järnvägslinjen Gårdsjö–Mariestad–Forshem–Lidköping–Vara skall bevaras,

1974:490 av herr Henrikson m. fl. (s), vari hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om förslag till sådan ändring i fråga om tillståndsgivningen för yrkesmässig trafik att kommunerna kan lösa den lokala trafikförsörjningen,

1974:491 av herr Hjorth m. fl. (s), vari föreslås att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning angående upprustning av hamnanläggningen i Hargshamn,

1974:492 av herrar Hörberg (fp) och Persson i Heden (c), vari anhålles att riksdagen hemställer att Kungl. Maj:t utreder möjligheterna att bereda Borås direkt sittvagnsförbindelse till och från Stockholm samt till och från Malmö,

1974:499 av herrar Rosqvist (s) och Andersson i Gamleby (s), vari hemställs att riksdagen måtte uttala att vad gäller SJ:s investeringar i rullande materiel sådan fördelning av tilldelade medel sker, att upprustning även kommer till stånd av vagnmateriel för banor som icke hänföres till kategorin "tätortsförbindelser på huvudlinjer",

1974:500 av herr Schött m. fl. (m,c), vari hemställs att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla om en skyndsam utredning om breddning av återstående del av järnvägslinjen Kalmar—Berga snarast möjligt,

1974:501 av fru Swartz m. fl. (fp), vari hemställs att riksdagen beslutar att hos Kungl. Maj:t begära att möjligheterna för breddning av järnvägssträckan Sandbäckshult—Berga snarast utreds,

1974:502 av herr Torwald m. fl. (c), vari hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning och förslag angående inrättandet av ett fristående permanent statligt organ för samordnande av investeringar och drift vid de samhälleliga trafikföretagen,

1974:504 av herr Winberg m. fl. (m) vari hemställs att riksdagen ger Kungl. Maj:t till känna 1. att SJ:s utredning angående ostkustbanans förlängning till Umeå snarast föreläggs riksdagen för bedömning, 2. att utredningen därvid bör kompletteras med en beräkning av investerings- och eventuella driftkostnader för en upprustning av linjen Ånge—Vännäs jämte anslutande linjer till motsvarande totala kapacitet som skulle uppnås vid en förlängning av ostkustbanan, 3. att i övrigt en samlad plan bör upprättas avseende upprustning av det norrländska järnvägsnätet, varvid särskilt transportfrågorna på inlandsbanan samt sträckorna Gävle—Härnösand och Vännäs—Boden bör uppmärksammas,

1974:774 av herr Karl Bengtsson i Varberg (fp), vari hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att de mötesspår som är för korta och därför inte tillåter maximal trafik skyndsamt byggs ut,

1974:783 av herrar Hörberg (fp) och Jonsson i Mora (fp), vari föreslås att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om sådan utredning att utvecklingsbara orter och regioner enligt regionalpolitiken får en tillfredsställande lösning på persontransportproblemet t. ex. genom sovvnagnsförbindelser inom ramen för en allmän satsning på SJ,

1974:787 av fru Jonäng (c), vari hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om att försöksverksamhet med ett prisbilligt årskort gällande på SJ:s tåg och bussar skyndsamt kommer till stånd,

1974:788 av fru Jonäng m. fl. (c), vari hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om en översyn av SJ:s trafikservice i Gävleborgs län i enlighet med vad i motionen anförts,

1974:789 av herr Konradsson m. fl. (s), vari hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om sådan ändring av yrkestrafikförordningen

att kommuner och landsting medges rätt till trafiktillstånd utan krav på fordons innehav,

1974:790 av herr Larfors m. fl. (s), vari hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om skyndsamt utredning om formerna för anordnandet och drivandet av terminaler för att möjliggöra ökad samtrafik mellan järnvägs- och vägtrafik,

1974:791 av herr Magnusson i Kristinehamn m. fl. (vpk), vari föreslås att riksdagen hos regeringen hemställer om en utredning om möjligheterna till ett överförande av NKLJ i statens ägo,

1974:796 av herr Nilsson i Östersund m. fl. (s,fp), vari hemställs att riksdagen beslutar uppdraga åt Kungl. Maj:t 1. att ta initiativ syftande till ett förtydligande av innebörden i det vägavtal som ingicks 1956, 2. att medverka till att den svenska järnvägsförvaltningen tillsammans med motsvarande norska organ undersöker möjligheterna att på Trondheimsleden införa en transitotarif för vad beträffar järnvägsfrakter, samt 3. att vidta åtgärder för att undanröja nu rådande i motionen påtalade skevheter beträffande vägavgifter och fordonsskatt,

1974:1067 av herr Boo m. fl. (c), vari hemställs att riksdagen beslutar dels uttala att ytterligare upprivning av järnvägsspår inom Dalarna inte skall ske, dels i övrigt ge Kungl. Maj:t till känna vad som anförts i motionen,

1974:1071 av herrar Gustafsson i Byske (c) och Torwald (c), vari hemställs att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts beträffande sänkta priser på SJ:s person- och godstransporter samt behovet av en upprustning av SJ:s rullande materiel,

1974:1077 av herrar Karlsson i Mariefred (c) och Sundkvist (c), vari hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att den arbetande trafikpolitiska utredningen får i uppdrag att ägna speciell uppmärksamhet åt de trafikpolitiska problem inom den regionalpolitiska utvecklingen som berörs i motionen,

1974:1083 av herr Nisser m. fl. (m), vari hemställs att riksdagen uppdrager åt Kungl. Maj:t att tillsätta en utredning med syfte att granska och framlägga förbättringsförslag angående de rabattsystem som tillämpas för gruppresor till idrottstävlingar i enlighet med vad som i motionen framförts,

1974:1084 av herr Nordin m. fl. (c), vari hemställs att riksdagen ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts beträffande behovet av en upprustning av såväl banvall m. m. som fordonspark på i första hand bandelen Forsmo–Hoting men även övriga bibanor till inlandsbanan,

1974:1089 av herr Stjernström m. fl. (c), vari hemställs 1. att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om skyndsamt utredning syftande till upprustning av inlandsbanan som en stamlinje i ett kommunikations-

system för inlandet i enlighet med vad i motionen anförts, 2. att riksdagen ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts om behovet av omedelbara åtgärder för upprustning av inlandsbanan i avvaktan på utredningens mera definitiva resultat,

1974:1092 av herr Winberg m. fl. (m), vari hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär utredning och förslag avseende förbättrade kommunikationer mellan Tröndelagsområdet, mellersta Norrland och Österbotten,

1974:1413 av herr Antonsson m. fl. (c), vari hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller att trafikpolitiska utredningen får i uppdrag att utreda frågan om en enhetlig beräkning av biljettpriserna vid kombinerade buss- och tågresor i syfte att avskaffa den nu tillämpade s. k. snitttaxan,

1974:1414 av herrar Berndtson (vpk) och Magnusson i Kristinehamn (vpk), vari föreslås 1. att riksdagen uttalar sin anslutning till i motionen anförda synpunkter om att järnvägsstationerna bör upprustas och få en tidsenligare gestaltning och hos regeringen hemställer att pröva möjligheterna att som lämpliga sysselsättningsobjekt inleda en sådan upprustning samt till nästkommande budgetår framlägga förslag i förordad riktning, 2. att riksdagen som sin mening uttalar att bidrag till ersättning för bibehållande av icke lönsamma järnvägsanstalter väsentligt uppjusteras i kommande budgetförslag,

1974:1424 av herr Gernandt (c), vari hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller 1. att zonmodelluppdelning av riket utformas så att inlandsbanan och ostkustbanan förstärker varandra, 2. att trafikunderlaget i vad avser persontransporter inte må försvagas genom att busstrafik bedrivs parallellt med de nämnda banorna,

1974:1429 av herr Hermansson m. fl. (vpk), vari föreslås 1. att riksdagen till regeringen och till 1972 års trafikpolitiska utredning överlämnar följande uttalande: a) Uppdelningen i en affärsbane- och en trafiksvag del av järnvägsnätet skall icke i fortsättningen ligga till grund för bedömning av nedläggningsärenden. Vägledande i sådana ärenden skall vara sociala, närings- och regionalpolitiska aspekter, som också utgör grundvalen för omfattningen av ekonomiska insatser för trafikens upprätthållande, nedläggning eller utvidgning, b) Frågan om taxepolitikens roll för att öka de kollektiva transportmedlens utnyttjande, främst den spårbundna trafiken, behandlas med förtur, och skyndsamt förslag lämnas om en kraftig taxesänkning, med beaktande av den i vpk-motionen 1973:479 aktualiserade tanken om länsbolag och taxesystem av typ 50-kort, som även nyligen aktualiserats av regeringen, c) Bilismens framtida roll bör bli föremål för en särskild utredning och planering. Ett program utarbetas för den tunga lastbilstrafikens överförande till järnvägarna genom skilda restriktiva åtgärder (bestämmelser om lastfordons längds begränsning till 18 meter, förbud mot tung trafik över helger och veckoslut etc.), d) Frågan om sjö- och kanalfartens utnyttjande

för godstransporter tas upp till prövning, varvid även frågan om statliga investeringar i fartygs- och isbrytarverksamhet blir föremål för överväganden, 2. att regeringen hos den trafikpolitiska utredningen hemställer, att med förtur gripa ur och framlägga förslag för ställningstagande, även av försökskaraktär, innan utredningen i sin helhet fullbordat sitt arbete,

1974:1439 av herr Lothigius m. fl. (m), vari föreslås att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om 1. utredning om förutsättningarna för framtida omfattande användning av höghastighetståg; 2. studier om huruvida någon form av luftkuddetågssystem motsvarar de tekniska och ekonomiska krav som bör ställas på den framtida förbindelsen Malmö—Saltholm—Köpenhamn,

1974:1440 av herr Lothigius m. fl. (m), vari, såvitt nu är i fråga (punkterna B 4—6), föreslås att riksdagen B. hos Kungl. Maj:t hemställer om 4. kartläggning av den under drivmedelsransoneringen ökade kollektivtrafiken, 5. försök på vissa av SJ:s bandelar med reducerade taxor, 6. snarast möjliga införande av s. k. automatiskt tågstopp i enlighet med vad i motionen anförts,

1974:1444 av herr Nordgren m. fl. (m), vari föreslås att riksdagen hemställer hos Kungl. Maj:t om en temporär nedsättning av SJ:s biljettpriser för resor till och från Norrland.

## Utskottet

### *Vidgade direktiv till den trafikpolitiska utredningen, m. m.*

I motionen 1974:119 erinras om att goda kommunikationer är en förutsättning för en positiv utveckling samt att samhällets struktur i hög grad bestäms av trafiksystemets utformning. Det är därför angeläget att bättre möjligheter i detta hänseende skapas för utveckling i alla delar av landet. Detta skall förverkligas genom en decentralistisk lokaliserings- och regionalpolitik. Trafikpolitiken måste betraktas som och utgöra en integrerad del av denna. Målsättningen för trafikpolitiken skall vara att till rimliga priser erbjuda de enskilda människorna goda kommunikationer och att tillgodose näringslivets behov av transporter och trafikservice i övrigt. Hela landet måste sålunda ha en tillfredsställande trafikservice. Trafikpolitiken måste vidare syfta till en god trafikförsörjning med så låg energiförbrukning som möjligt.

Det har enligt motionärerna inte varit möjligt att med den nuvarande trafikpolitiken tillgodose de krav som den regionalpolitiska målsättningen ställer. En omprövning är därför nödvändig. Det bör sålunda uppdras åt den trafikpolitiska utredningen att utarbeta trafikpolitiska riktlinjer för ett decentraliserat samhälle. Utredningen bör därvid bl. a. överväga och ompröva gällande räntabilitetskrav för de statliga kommunikationsföretagen.

Trafikgrenarnas kostnadsansvar måste enligt motionärerna baseras på en samhällsekonomisk total kalkyl, kompletterad med sociala och miljö-

mässiga avvägningar mellan olika trafikgrenar och med hänsyn till deras betydelse för olika delar av landet.

Taxor och avgifter för gods- och persontrafik skall utformas på ett sådant sätt att den praktiska effekten blir att inte någon del av landet skall kunna utpekas som speciellt oförmånlig från taxe- och avgiftsynpunkt. Ett system med maximitaxa måste införas för resor med tåg och flyg.

Riksomfattande trafikförsörjningsplaner bör enligt motionärerna upprättas. Dessa skall bygga på samordning av regionala trafikförsörjningsplaner som landstingen upprättat, grundade på lokala trafikförsörjningsplaner upprättade av primärkommunerna. Till vägledning för detta planeringsarbete på olika nivåer skall enhotliga normer och anvisningar utarbetas. Representanter för primärkommuner, landsting och trafikföretag skall beredas möjlighet att från början delta i det regionala planeringsarbetet. De enskilda kommunmedlemmarna skall så långt möjligt ha inflytande på utformningen av trafikförsörjningsplanerna inom kommunerna.

För ett effektivt utnyttjande av resurserna och en god service krävs också ett väl fungerande samarbete mellan de verk som handlägger trafikfrågor. Det skall enligt motionärerna åligga kommunikationsdepartementet att svara för den behövliga samordningen. Departementet måste ägna större uppmärksamhet åt dessa uppgifter. En förstärkning i detta avseende bör ske genom tillsättande av ett samordningsorgan i vars direktiv skall ingå att bl. a. svara för samordningen mellan olika trafikgrenar och deras planering samt att samråda i fråga om anslagsframställningar. Den trafikpolitiska utredningen bör få i uppdrag att närmare överväga formerna för denna samordning.

Motionärerna utvecklar i ett antal punkter närmare sina synpunkter på trafikpolitiken och begär i anslutning härtill att den trafikpolitiska utredningen får i uppgift att behandla även flygets roll i trafikförsörjningen. Slutligen hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller att direktiven till nämnda utredning vidgas i enlighet med vad som anges i motionen.

I motionen 1974:315 konstateras att de mest framträdande grundprinciperna i 1963 års trafikpolitiska beslut var att varje trafikgren i princip själv skulle svara för de kostnader som den förorsakar samhället samt att en tillfredsställande transportförsörjning för hela landet till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad skulle tryggas. Dessa mål har dock enligt motionärerna inte uppnåtts. Sedan år 1963 har dessutom en ny regionalpolitik och ett större medvetande om miljöns betydelse börjat växa fram.

Det är enligt motionärerna angeläget att den trafikpolitiska utredningen i sitt fortsatta arbete utgår från den energisituation vi har att vänta i framtiden. Målsättningen skall härvid vara att skapa ett energisnålt transportsystem.

Det behövs nu en integrerad trafikpolitik som syftar till att genom samarbete och naturlig arbetsfördelning mellan olika trafikslag tillvarata

varje trafikmedels specifika förtjänster. Rationaliteten bjuder därför att de hittills ganska strikta gränserna mellan olika transportsätt sprängs. Möjligheterna för olika lastbilsföretag att köpa transporttjänster av SJ för kombinerade transporter järnväg-lastbil i egen regi bör t. ex. kunna vidgas. Nya fraktsystem, som bygger på enhetslaster, måste kunna anpassas till flera trafikslag. Det kräver en ganska långtgående teknisk standardisering av utrustningen. Det ankommer enligt motionärerna på regeringen att ta erforderliga initiativ till samordning i det syftet.

För persontrafiken är det i första hand samordningen mellan olika kollektiva trafikmedels taxepolitik och tidtabeller som måste eftersträvas men på längre sikt också kombinationer av individuella och kollektiva transportmedel. Med dagens datateknik anses det vara fullt möjligt att skapa tidtabellsmässig samordning mellan olika transportmedel. Trafikpolitiska utredningen bör få i uppdrag att utarbeta ett system härför. För att underlätta integrationen mellan de olika yttransportmedlen bör i stadsplaneringen ske en satsning på gemensamma terminaler.

Den trafikpolitiska utredningen bör enligt motionärerna genom tilläggsdirektiv få i uppgift att utreda flygets roll för trafikförsörjningen och få mer preciserade tilläggsdirektiv i vad avser sjöfartens roll.

Vidare bör åtgärder vidtas för utbyggnad av fler industrispår. Besked om ostkustbanans förlängning måste komma och förstärkningar av affärsbanenätet ske så att högre axeltryck kan tillåtas.

Slutligen begärs även i denna motion att direktiven till den trafikpolitiska utredningen vidgas i enlighet med vad som anges i motionen.

Senast vid förra årets riksdag behandlade utskottet (TU 1973:8, rskr 1973:123) ingående de trafikpolitiska frågorna. Utskottet erinrade därvid bl. a. om innehållet i de direktiv som meddelats den trafikpolitiska utredningen.

I dessa framhålls att det är av största vikt att betingelser skapas för en samhällsekonomiskt riktig utveckling och fördelning av transportarbetet. Samtidigt som härvid erinras om omständigheter, som begränsar möjligheterna att tillämpa en mera utvecklade fri konkurrens, hänvisas till den utveckling inom samhället som skett sedan 1963 års trafikpolitiska beslut och som inneburit en längre gående precisering i fråga om inriktningen av det samhälleliga handlandet i olika hänseenden inom närings- och regionalpolitiken samt arbetsmarknadspolitiken. Härigenom åsyftas en utjämning av utvecklingsmöjligheterna i förhållandet mellan landets olika delar genom en mera balanserad utveckling av näringslivet och därmed av sysselsättningen samt till en mera balanserad bebyggelseutveckling med en tillfredsställande samhällelig och kommersiell service för befolkningen i olika områden.

Det har enligt direktiven efter hand framstått klart att man i vidare utsträckning än som förutsattes vid 1963 års trafikpolitiska beslut måste förena den marknadsmässiga rörelsefriheten med en planmässig samordning och styrning. Inom den ram och på de villkor som bestäms genom åtgärder av sistnämnda slag skall möjligheter finnas för trafikutövarna inom resp. trafikgrenar att i marknadsmässiga former göra sig gällande



efter sina särskilda förutsättningar.

Mot den angivna bakgrunden har en omprövning ansetts böra ske av kostnadsansvarets utformning och tillämpning. En sådan omprövning förklaras motiverad med hänsyn till de olägenheter som följer med kostnadsansvarighetsprincipens nuvarande hårda knytning till varje särskild trafikgren. Med hänsyn till den begränsning av möjligheterna att åstadkomma samhällsekonomiskt riktiga lösningar, som i vissa fall följer med en till varje trafikgren knuten kostnadsansvarighet, har det också ansetts finnas anledning att närmare överväga i vilken utsträckning och under vilka förutsättningar en ändrad innebörd bör ges åt kostnadsansvaret.

I direktiven tas också upp frågan om behov av särskilda åtgärder avseende godstrafiken på landsväg, vilka kan vara motiverade för att främja en sund och balanserad utveckling. Det skall härvidlag ankomma på de sakkunniga att överväga de ytterligare åtgärder som krävs för att främja en rationell och sund utveckling inom landsvägstrafiken. Därvid bör också beaktas behovet av instrument, som kan bidra till en samhällsekonomiskt riktig arbetsfördelning mellan olika trafikmedel och trafikutövare. Som exempel på sådana åtgärder anges nya former för tillståndsgivning inom landsvägstransportsektorn.

Utskottet konstaterar att de för utredningen meddelade direktiven i väsentliga delar innebär ett tillgodoseende av de synpunkter som motionsledes framförts. Vad beträffar luftfarten torde de allmänna betingelserna för denna naturligen komma att behandlas av utredningen i anslutning till frågan om det trafikpolitiska kostnadsansvaret. Frågan om luftfartens trafikuppgifter i förhållande till andra trafikgrenar kan förväntas komma att närmare behandlas av trafikplaneringsutredningen. Utskottet anser sig vidare kunna utgå från att såväl inrikesflygets pris- och taxefrågor som luftfartsfrågorna i deras helhet kommer att i lämpligt sammanhang bli föremål för särskild utredning. I fråga om sjöfarten gäller att Kungl. Maj:t på begäran av riksdagen gett trafikpolitiska utredningen tilläggsdirektiv, som ger utredningen möjlighet att ta upp de frågor som över huvud kan bli aktuella. Utskottet förutsätter vidare att den trafikpolitiska utredningen vederbörligen beaktar vad i motionerna anförts rörande en god trafikförsörjning med så låg energiförbrukning som möjligt samt om *kollektivtrafikens* utbyggnad m. m. Utredningen bör också – i enlighet med önskemålen i motionen 1974:119 – närmare överväga frågan om formerna för den *samordning* mellan olika trafikgrenar och deras planering m. m. som nu erfordras.

Under hänvisning till det anförda och då utskottet även anser de av motionärerna enligt det föregående i övrigt anförda synpunkterna vara av väsentlig betydelse för det fortsatta utredningsarbetet på det trafikpolitiska området vill utskottet föreslå att motionerna överlämnas till utredningen för dess överväganden i berörda frågor.

Beträffande *vägfrågorna* vill utskottet hänvisa till de uttalanden som riksdagen helt nyligen – på förslag av utskottet – gjort vid behandlingen

av vägbudgeten för nästa budgetår.

Utskottet vill i detta sammanhang slutligen framhålla att en *integrerad trafikpolitik* kan bli effektiv från samhällsekonomiska och regionalpolitiska utgångspunkter endast om den utformas så att snärjande detaljregleringar undviks. Detta synes bäst ske om varje transportmedels tjänster prissätts med hänsyn till de samhällsekonomiska kostnaderna. Effektiviteten i transportapparaten och kvaliteten på transporttjänsterna torde också främjas bäst genom en med tillbörligt beaktande av de samhällsekonomiska aspekterna i möjligaste mån lika konkurrens mellan trafikmedel och trafikföretag.

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

Av utskottets ställningstagande följer att utskottet inte kan tillstyrka att riksdagen till regeringen och 1972 års trafikpolitiska utredning gör de *uttalanden som föreslås i motionen 1974:1429*. Vissa därvid upptagna spörsmål är f. ö. redan föremål för prövning i olika utredningar m. m. I nämnda motion har också föreslagits att riksdagen skall göra ett uttalande om att regeringen hos den trafikpolitiska utredningen hemställer att denna med förtur griper in och lägger fram förslag för ställningstagande även av *försökskaraktär* innan utredningen i sin helhet fullbordat sitt arbete. Då även utskottet utgår från att utredningen – i överensstämmelse med meddelade direktiv – kommer att redovisa resultatet av sitt arbete i form av delbetänkanden synes motionen i denna del inte påkalla någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motionen 1974:502 har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning och förslag angående inrättande av ett *fristående permanent statligt organ* för samordnande av investeringar och drift vid de samhällseliga trafikföretagen.

Frågan härom behandlades ingående av utskottet senast i dess betänkande 1973:17. Under hänvisning härtill samt till vad utskottet i det föregående anfört rörande samordningen av de olika trafikgrenarnas verksamhet m. m. synes motionen inte nu böra föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

#### *Regionala och interregionala planeringsfrågor m. m.*

I anvisningarna till länsstyrelserna om regional trafikplanering har bl. a. upptagits frågan om interregional trafik. Sålunda framhålls att den interregionala trafiken bör 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 trafikankläggnings som de övergripande trafikströmmarna kan ha. Vidare framhålls att den regionala trafikplaneringen skall ske i nära samverkan mellan länsstyrelserna och trafikplaneringsutredningen, mellan länsstyrelserna inbördes och mellan

länsstyrelserna och kommunerna inom resp. län. I anslutning härtill konstateras 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.

Under hänvisning till det utredningsarbete som således pågår inom trafikplaneringsutredningen samt i samband med länsstyrelsernas och vederbörande verks fortlöpande planeringsarbete finner utskottet någon anledning inte föreligga att riksdagen nu – såsom i motionen 1974:173 yrkats – hos Kungl. Maj:t begär att i nästa etapp av den regionala trafikplaneringen särskild hänsyn vid prioriteringen av angelägna åtgärder tas till vad i motionen sägs om utbyggnadsbehoven inom *trafiksektorn i Södermanlands län*. Vad beträffar de av motionärerna speciellt upptagna vägfrågorna vill utskottet – såsom redan i dess betänkande 1974:1 rörande vägbudgeten m. m. uttalats – framhålla att sådana frågor bör behandlas i den för prövning av vägärenden stadgade ordningen.

Av samma skäl avstyrks yrkandet i motionen 1974:1077 att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att den trafikpolitiska utredningen får i uppdrag att ägna speciell uppmärksamhet åt de trafikpolitiska problem i likaledes *Södermanlands län* som berörs i motionen.

Jämväl under hänvisning till vad tidigare anförts avstyrks motionen 1974:788 vari yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om en översyn av *SJ:s trafikservice i Gävleborgs län* i enlighet med vad motionärerna anför.

I motionen 1974:796 har yrkats att riksdagen beslutar uppdra åt Kungl. Maj:t att ta initiativ syftande till ett förtydligande av innebörden i det vägavtal som ingicks år 1956 mellan svenska och norska vägmyndigheter samt att medverka till att den svenska järnvägsförvaltningen tillsammans med motsvarande norska organ undersöker möjligheterna att på *Trondheimsleden* införa en transitotariff vad beträffar järnvägsfrakter. Vidare begärs åtgärder för undanröjande av nu rådande och i motionen påtalade skevheter beträffande vägavgifter och fordonsskatt.

Utskottet vill i anledning härav erinra om att de i nämnda motioner aktualiserade frågorna och härmed sammanhängande förhållanden sedan åtskilliga år tillbaka behandlats i riksdagen samt varit föremål för Nordiska rådets och dess ministerråds uppmärksamhet och även föranlett vissa åtgärder i den av motionärerna åsyftade riktningen. I likhet med motionärerna konstaterar utskottet dock att flera frågor kvarstår olösta, vilket gäller både järnvägs- och lastbilstrafiken. En bättre överensstämmelse mellan den svenska och norska trafikpolitiken bör åstadkommas. Det torde därför enligt utskottets uppfattning böra ankomma på Kungl. Maj:t att ta erforderliga initiativ för att ernå en tillfredsställande och snar lösning av dessa frågor. Vad utskottet härom anför bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

Utskottets sålunda gjorda uttalande torde i berörda delar även tillgodose syftet med yrkandet i motionen 1974:1092 om att riksdagen hos Kungl. Maj:t skall begära utredning och förslag avseende förbättrade kommunikationer mellan *Tröndelagsområdet, mellersta Norrland och Österbotten*. Med hänsyn härtill och då motionen i övrigt inte synes böra föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida avstyrker utskottet densamma.

I motionen 1974:231 har yrkats att riksdagen hos regeringen hemställer om snar utredning och förslag till åtgärder för att förstärka *inlandsbanans* kapacitet i syfte att utveckla person- och godstrafiken. I motionen 1974:1084 har begärts att riksdagen ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts beträffande behovet av en upprustning av såväl banvall m. m. som fordonspark på i första hand *bandelen Forsmo-Hoting* men även övriga bibanor till inlandsbanan. I motionen 1974:1089 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om skyndsamt utredning syftande till upprustning av *inlandsbanan* som en stamlinje i ett kommunikationssystem för inlandet i enlighet med vad i motionen anförts. I motionen 1974:504 har yrkats att riksdagen ger Kungl. Maj:t till känna att SJ:s utredning angående *ostkustbanans* förlängning till Umeå snarast bör föreläggas riksdagen för bedömning samt att utredningen därvid bör kompletteras med en beräkning av investerings- och ev. driftkostnader för en upprustning av linjen *Ånge-Vännäs* jämte anslutande linjer till motsvarande totala kapacitet som skulle uppnås vid en förlängning av ostkustbanan. I övrigt anser motionärerna att en samlad plan bör upprättas avseende upprustning av det *norrländska* järnvägsnätet, varvid särskilt transportfrågorna på inlandsbanan samt sträckorna Gävle-Härnösand och Vännäs-Boden bör uppmärksammas. Slutligen har i motionen 1974:1424 begärts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller att *zonmodelluppdelning* av riket utformas så att inlandsbanan och ostkustbanan förstärker varandra samt att trafikunderlaget i vad avser persontransporter inte må försvagas genom att busstrafik bedrivs parallellt med de nämnda banorna.

De i nu nämnda motioner upptagna frågorna synes vara av sådan karaktär att prövningen av dem bör ske i anslutning till det utredningsarbete som den trafikpolitiska utredningen har att fullgöra. Materialet för bedömningarna härvidlag bör kunna erhållas genom arbetet inom trafikplaneringsutredningen samt vid den regionala trafikplanering som f. n. pågår genom länsstyrelsernas försorg ävensom vid statens järnvägars fortlöpande planeringsarbete. Utskottet föreslår under hänvisning till det anförda att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att motionerna överlämnas till de båda nämnda utredningarna för deras överväganden i nu berörda frågor.

I motionen 1974:1067 har bl. a. begärts att tillståndet för SJ att riva upp rälsen på *bansträckan Vika-Sågen*, där trafiken f. n. är helt nedlagd, återkallas. Även utskottet finner det angeläget att så sker — i avvaktan på de ytterligare överväganden rörande inlandsbanans eventuella upprustning som enligt utskottets uppfattning bör komma till stånd. Motionen i

övrigt bör dock inte föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida. Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

*Järnvägsfrågor i övrigt samt taxefrågor m. m.*

Beträffande SJ:s verksamhet framhålls i direktiven till den trafikpolitiska utredningen att det givetvis är av stor vikt att SJ även i fortsättningen vidtar energiska åtgärder i olika hänseenden för att öka företagets möjligheter att hävda sig marknadsmässigt. Därvid bör SJ:s marknadsföring och utbud av transporttjänster anpassas så att möjligheter till samtransporter med landsvägssektorn i all möjlig mån tas till vara.

I detta sammanhang anses närmare böra övervägas i vad mån konstruktionen av SJ:s taxor i olika hänseenden är den rätta för att SJ på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt skall kunna fullgöra sin andel i trafikarbetet. Taxorna går i sina huvuddrag tillbaka till de förslag som år 1956 lades fram av den s. k. järnvägstaxekommittén. Sedan dess har en viss successiv anpassning skett samtidigt som SJ i anslutning till 1963 års trafikpolitiska beslut fått en ökad rörelsefrihet i taxemässigt hänseende.

Det bör sålunda enligt direktiven ankomma på de sakkunniga att närmare överväga frågan om den lämpliga utformningen av SJ:s taxor. I sammanhanget skall beaktas SJ:s kostnadsstruktur, marknadsförhållanden och servicemöjligheter. Det sägs vara av stor vikt att taxorna ges en sådan utformning att de i önskvärd utsträckning stöder marknadsföringen av SJ:s transporttjänster och i högre grad medverkar till ett effektivt utnyttjande av SJ:s kapacitet. Angeläget sägs också vara att övervägandena omfattar möjligheterna att anpassa SJ:s taxor på längre avstånd så att de dels i större utsträckning kommer att ligga i linje med samhällets allmänna regional- och näringspolitiska mål, dels förbättrar SJ:s möjligheter att hävda sig i fråga om persontrafik, godsslag och sändningsstorlekar som SJ har naturliga förutsättningar att handha.

En utgångspunkt förklaras slutligen vara att SJ även i fortsättningen skall ha en betydande kommersiell rörelsefrihet att – med motsvarande avvikelser från taxorna – träffa fraktavtal, medge rabatter etc. SJ:s möjligheter härvidlag från marknadssynpunkt skall av de sakkunniga övervägas från principiella utgångspunkter.

Beträffande frågan om SJ:s trafiksvaga bandelar och SJ:s separatredovisning av dessa anses – mot bakgrund av de erfarenheter som efter hand vunnits av denna separatredovisning – anledning finnas att överväga en ändrad prövnings- och handlägningsordning.

Det understryks slutligen att vid utredningsarbetet frågorna om SJ:s taxekonstruktion och omprövningen av SJ:s trafiksvaga nät skall ges hög prioritet.

I anslutning härtill vill utskottet för sin del erinra om sitt uttalandé vid 1971 års riksdag (TU 1971:6, rskr 1971:146) att en förutsättning vid trafikplaneringen måste vara att försörjningen med kollektiv trafik hålls på en tillfredsställande nivå. Stor försiktighet måste därför, som

riksdagen tidigare understrukit, iakttagas beträffande *järnvägsnedläggelser*. Därest nedläggning av en viss bandel ändå anses böra komma till stånd skall såvitt möjligt sådan ersättningstrafik ordnas att kravet på en god trafikförsörjning kan tillgodoses. Den viktiga frågan om ansvaret för uppehållande av sådan olönsam busstrafik som tillkommit i anledning av järnvägsnedläggelse — samt kostnadstäckningen härför — måste också få en tillfredsställande lösning.

Utskottet vill i detta sammanhang erinra om att chefen för kommunikationsdepartementet i enlighet med Kungl. Maj:ts bemyndigande den 18 januari 1974 numera tillkallat sakkunniga för utredning avseende *regionalt gällande generella trafikrabatter*. I direktiven framhålls bl. a. att de ökade krav som framöver kommer att ställas på den kollektiva trafiken motiverar ytterligare insatser för att möta dessa krav. Det gäller härvidlag att genom fortsatt planering ge den kollektiva trafikapparaten en ändamålsenlig utformning och inriktning. Det gäller också att inom de områden där allmänheten har sina frekventa eller förhållandevis ofta återkommande resebehov eftersträva en prissättning, som medverkar till att de kollektiva trafikmedlen i ökad utsträckning kommer till användning. Inte minst den nya energisituationen med en förmodligen bestående höjning av drivmedelspriserna medför ett behov av att via kollektivtrafiken kunna erbjuda energibesparande alternativ till privatbilism.

Med hänsyn bl. a. härtill och till vikten av att få en tillfredsställande lösning på prisproblemet inom den angivna kollektiva trafiken har sålunda särskilda sakkunniga ansetts böra tillkallas för att utreda frågan om införandet av regionalt gällande generella rabatter av typ periodkort och liknande. De sakkunniga bör enligt direktiven innefatta företrädare för de statliga samt primär- och landstingskommunal intressena. Det ankommer på de sakkunniga att närmare överväga rabatternas geografiska täckning, utformning och storlek med hänsyn till omfattningen och inriktningen av ifrågavarande trafik och kostnaderna för denna samt med beaktande av befolknings-, arbetsmarknads- och serviceförhållanden etc. I sammanhanget bör erfarenheterna tas till vara av hittills tillämpade olika rabattsystem. Även om strävandena skall inriktas på att ge rabatterna en giltighet för resp. regioner skall de sakkunniga vara oförhindrade att i förekommande fall, då förhållandena så motiverar, överväga deras giltighet inom lämpligt avgränsade områden i regionerna. De sakkunniga bör belysa hur olika alternativ i fråga om utformning och storlek av rabatterna kan väntas påverka utnyttjandet av de kollektiva trafikmedlen och vilka fördelar de väntas ge med hänsyn till framkomlighet i trafik, samhällsbyggande och serviceutnyttjande. Behovet av anpassning av de rabatterade avgifterna till den allmänna prisutvecklingen bör övervägas. De administrativa och tekniska aspekter som sammanhänger med rabatterna skall närmare utredas.

Med beaktande av den effekt som rabatterna kan väntas få på resandet skall — alljämt enligt direktiven — deras inverkan i intäkts- och kostnadshänseende bedömas. I den mån det blir fråga om underskott har de sakkunniga att behandla frågan om fördelningen och finansieringen

härav. I fråga om avgränsningen av vad som är att anse som lokal resp. regional trafik skall beaktas de riktlinjer som meddelats för den regionala trafikplaneringen. Redan etablerade rabattsystem får inte beträffande fördelningen och finansieringen av underskott vara prejudicerande för utredningens bedömningar och förslag. Utredningen skall bedrivas skyndsamt.

Det står enligt utskottets mening alldeles klart att järnvägarna även i framtiden måste spela en betydande roll för både gods- och persontransporter. Även miljöhänsyn och trafiksäkerhetsskäl liksom önskvärheten 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 och behov.

Uppkommande frågor om nedläggningar av järnvägar och indragningar av stationer bör ses i ett mera långsiktigt perspektiv. Någon nedläggning av järnvägar skall därför inte – mot berörda kommuners vilja – ske under pågående utrednings- och planeringsarbete. Det är vidare enligt utskottets mening inte tillräckligt att låta framställningar om nedläggningar av järnvägslinjer vila i avvaktan på trafikplaneringsverksamheten. Tveksamheten om järnvägarnas framtida roll är därmed inte undanröjd. Det ger inte tillräcklig stabilitet åt beslut om lokaliseringar av företag eller fraktavtal som under tiden måste fattas. Ett klagande uttalande om statsmakternas avsikt att tilldela järnvägarna en mera betydande roll i den framtida transportförsörjningen vore därför i hög grad motiverat. Redan nu måste sägas ifrån att avsikten är att i allt väsentligt och på längre sikt behålla exempelvis de järnvägslinjer vilka SJ i skrivelse till Kungl. Maj:t den 17 november 1972 särskilt omnämnt och begärt eventuella taxehöjningar på. I annat fall hindras en långsiktig industriell och regionalpolitisk planering.

För att nå en önskvärd utveckling av framför allt transporter över längre avstånd måste statens järnvägars konkurrenskraft förstärkas. F. n. är i olika avseenden inte SJ:s transportservice av den kvalitet som kunderna kräver. Det gäller inte minst företagets möjligheter att hålla eller ingå bindande avtal om transporttider. Förtroendet för transportföretaget måste på den punkten vara orubbligt inom ett näringsliv där även ett kort driftstopp kan vålla stora kostnadsökningar. Sådana krav på statens järnvägar måste i högre grad än hittills beaktas vid prövningen av verkets framställningar om investeringsmedel och även internt i företagets investeringspolitik.

Den trafikpolitiska utredningen bör enligt utskottets mening lägga fram förslag i frågor av den karaktär som här berörts. Vissa krav måste emellertid uppfyllas redan under den tid utredningen arbetar om inte järnvägarna skall tappa mer trafik och situationen på vägarna därigenom bli ännu värre än den är i dag. Som ett viktigt led i detta arbete bör, såsom i motionen 1974:313 yrkats, *SJ:s tioårsplan* över behovet av

investeringar omarbetas till ett aktionsprogram i syfte att ge SJ väsentligt ökad del av såväl person- som godstrafiken i landet.

Betydande ansträngningar måste redan nu göras för att successivt anpassa SJ:s verksamhet till de ökade kraven på person- och godstrafiken. En förnyelse av den rullande materielen är angelägen så att den bättre svarar mot en ändrad lastteknik och nya och förändrade transportbehov. En fortsatt upprustning av bannätet bör ske för att medge ökad snabbhet och bekvämlighet. Bl. a. bör därvid, i enlighet med yrkande i motionen 1974:1089, omedelbara åtgärder för *upprustning av inlandsbanan* vidtas i avvaktan på utredningens mera definitiva resultat. På godshanteringssidan är investeringar i tekniskt välutrustade terminalanläggningar viktiga.

Energiska åtgärder krävs sålunda för att öka SJ:s möjligheter att hävda sig marknadsmässigt. Därvid bör SJ:s marknadsföring och utbud av transporttjänster anpassas så att alla möjligheter till samtransporter med landsvägssektorn tas till vara. De marknadsmässiga och drifttekniska förutsättningarna för en utveckling mot högre hastigheter måste också ingående prövas.

På godstrafikområdet bör utvecklingsarbetet främst inriktas på att öka järnvägstransporternas kvalitet i fråga om snabbhet, regularitet och godsbehandling och på att skapa gynnsamma förutsättningar för kombinerad trafik järnväg-landsväg, järnväg-sjö.

SJ har gjort vissa försök med sänkta biljettpriser för att utröna, om intäktsnivån kan höjas genom merförsäljning och om trafiktopparna kan kapas genom generella sänkningar av biljettpriserna på dagar och tåg med dålig beläggning. Denna försöksverksamhet med sänkta priser bör – i avvaktan på resultatet av det pågående utredningsarbetet – fortsätta i syfte inte minst att stimulera trafik på banor som anses nödvändiga av sociala och regionalpolitiska skäl, som exempelvis inlandsbanan, samt persontrafiken på de riktigt långa avstånden. Även charterresor per tåg bör prövas.

I anslutning härtill må erinras om att vid behandlingen av propositionen 1972:133 angående omorganisation av SJ riksdagen strök under att de kommersiella enheterna i Växjö, Borås och Umeå – i syfte inte minst att åstadkomma en även på längre sikt önskvärd aktivering av försäljnings- och serviceverksamheten – skulle inordnas i den fasta distriktsorganisationen. Utskottet förutsätter att beslutet fullföljs i enlighet med riksdagens intentioner härvidlag.

Vad i det föregående anförts torde närmast innebära ett bifall till motionen 1974:313, vari yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att i avvaktan på den trafikpolitiska utredningens förslag *omedelbara åtgärder* vidtas för att öka järnvägarnas konkurrenskraft och ge dem större möjlighet att ge allmänheten en fullgod service -- allt enligt ett av motionärerna i ett antal punkter angivet program, motionen 1974:309, vari såvitt nu är i fråga yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anholder om *sänkning av SJ:s taxor* på vissa i annat sammanhang närmare angivna grunder, motionen 1974:1440 i vad den avser försök på vissa av SJ:s



bandelar med *reducerade taxor*, motionen 1974:1444, vari yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om *temporär nedsättning* av SJ:s biljettpriser för resor till och från Norrland, samt motionen 1974:1439 i vad den avser användning av *höghastighetståg*.

Detsamma gäller med avseende på motionen 1974:479, vari bl. a. yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att nedläggning i princip inte må förekomma av vare sig *järnvägslinje eller busslinje* på landsväg i avvaktan på resultatet av den nämnda trafikplaneringen.

Vidare synes härigenom i princip kunna tillgodoses syftet med yrkandena i motionerna 1974:783 om *sovvagnsförbindelser* inom ramen för en allmän satsning på SJ, 1974:790 om anordnandet och drivandet av *terminaler* för att möjliggöra ökad samtrafik mellan järnvägs- och vägtrafik, 1974:123 om samordning mellan statens järnvägars *zontaxa* samt järnvägarnas och postverkets *busstaxor* m. m., 1974:1071 i vad den avser *sänkta priser* på SJ:s person- och godstransporter samt behovet av en upprustning av SJ:s *rullande materiel*, 1974:1413 rörande enhetlig beräkning av biljettpriserna vid kombinerade buss- och tågresor i syfte att avskaffa den s. k. *snitttaxan* – om vars avskaffande utskottet redan tidigare uttalat sig (TU 1972:18, rskr 1972:283) – och 1974:499 rörande upprustning även av *vagnmateriel* för banor som inte hänförs till kategorin ”tätortsförbindelser på huvudlinjer”. Utskottet vill i anslutning härtill också erinra om att riksdagen – på förslag av utskottet – numera beviljat ett för nästa budgetår i förhållande till Kungl. Maj:ts förslag med 30 milj. kr. förhöjt investeringsanslag i syfte främst att möjliggöra en ökad anskaffning av rullande materiel, inkluderande bl. a. motorvagnar.

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

Utskottet finner däremot några särskilda åtgärder från riksdagens sida ej påkallade i anledning av yrkandena i motionerna 1974:774 om utbyggnad av *mötesspår* och 1974:1440 om snarast möjliga införande av s. k. *automatiskt tågstopp*. Då utskottet förutsätter att frågor av detta slag beaktas i den fortlöpande investeringsplaneringen inom SJ avstyrks alltså motionerna i fråga.

Utskottet avstyrker jämväl yrkandet i motionen 1974:492 om begäran från riksdagens sida att Kungl. Maj:t utreder möjligheterna att bereda Borås direkta *sittvagnsförbindelser* med Stockholm och Malmö.

Under hänvisning bl. a. till vad i det föregående anförts samt till den av Kungl. Maj:t tillsatta utredningen avseende regionalt gällande trafikrabatter finner utskottet yrkandet i motionen 1974:122 – beträffande ökade insatser från statens järnvägars sida att med tåg ta på sig största möjliga andel av *lokaltrafiken*, m. m. – inte böra påkalla någon särskild åtgärd från riksdagens sida, varför motionen avstyrks.

Av samma skäl avstyrker utskottet yrkandet i motionen 1974:787 att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om att försöksverksamhet med ett

*prisbilligt årskort* gällande på SJ:s tåg och bussar skyndsamt kommer till stånd.

I motionen 1974:309 har för den i det föregående nämnda utredningen om regionalt gällande generella trafikrabatter begärts *tilläggsdirektiv rörande bl. a. energiförsörjningen*. Då emellertid syftet med motionen genom utformningen av direktiven – vilka i sin helhet torde ha offentliggjorts först efter den tidpunkt då motionen skrevs – i stort sett tillgodosetts synes densamma ej påkalla någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motionen 1974:307 har begärts att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer att Kungl. Maj:t uppdrar åt SJ att skyndsamt uppta förhandlingar med arbetsmarknadsverket angående en fortsättning av *breddningen av Bergabanan med etappen Sandbäckshult–Berga* såsom beredskapsarbete i direkt anslutning till nu pågående etapp. Vidare har i motionen 1974:500 begärts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om en skyndsamt utredning om breddning av återstående del av järnvägslinjen Kalmar–Berga snarast möjligt. Ett yrkande av samma innebörd har framställts i motionen 1974:501.

Utskottet har vid sin prövning av dessa motioner funnit välgående skäl tala för ett bifall till motionärernas förslag om breddning av berörda bandel. Utskottet vill därför föreslå att Kungl. Maj:t snarast prövar möjligheterna att genom arbetsmarknadsverkets försorg låta utföra arbetena i fråga samt vidtar de åtgärder som i anledning härav påkallas – i syfte inte minst att få till stånd det sammanhängande järnvägsnät inom regionen som såväl för näringslivets del som i övrigt framstår som angeläget.

Vad utskottet härom anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

I motionen 1974:480 har yrkats att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad som anförts i motionen 1974:557 om att *järnvägslinjen Gårdsjö–Mariestad–Forshem–Lidköping–Vara* skall bevaras.

I avvaktan på resultatet av det nu pågående regionala trafikplaneringsarbetet och då någon nedläggning av berörda bandelar från SJ:s sida inte har aktualiserats finner utskottet emellertid någon särskild åtgärd i frågan inte påkallad och avstyrker därför motionen.

Ej heller har utskottet funnit sig böra tillstyrka yrkandet i motionen 1974:791 att riksdagen hos regeringen hemställer om en utredning om möjligheterna till ett överförande av *Nordmark–Klarälvens järnväg* i statens ägo.

I motionen 1974:491 har begärts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning angående upprustning av den SJ tillhöriga *hamnanläggningen i Hargshamn*.

Om en sådan upprustning kommer till stånd i enlighet med motio-

närernas förslag torde den nu planerade järnvägen Hallstavik—Hargshamn i förening med normalspåret Gimo—Hargshamn komma att medföra avsevärt förbättrade transportmöjligheter för den östra länsdelen. Enligt vad utskottet erfarit föreligger emellertid från SJ:s sida inte något intresse för en upprustning av hamnen i fråga. Däremot har vederbörande kommun- och landstingsmyndigheter samt länsstyrelsen i sitt förslag till regional trafikplan ansett en upprustning angelägen för att främja en positiv utveckling av näringslivet i det berörda området. Utskottet anser därför att från vederbörande kommunala- och regionala organs sida förhandlingar lämpligen bör upptas med SJ om upprustning av hamnanläggningen, varvid även de fortsatta äganderätts- och driftsformerna av hamnen bör prövas. Utskottet förutsätter att så sker och finner under hänvisning härtill någon särskild åtgärd i ämnet från riksdagens sida inte erforderlig.

I motionen 1974:1083 har begärts att riksdagen uppdrar åt Kungl. Maj:t att tillsätta en utredning med syfte att granska och framlägga förbättringsförslag angående de *rabattsystem* som tillämpas för *grupperor till idrottstävlingar* i enlighet med vad motionärerna anför. Utskottet kan emellertid för sin del inte finna en särskild sådan utredning erforderlig. Förhandlingar synes i stället från närmast berörda organisationers sida lämpligen böra tas upp med SJ i frågan. Under hänvisning härtill avstyrks motionen.

I motionen 1974:1414 har yrkats att riksdagen uttalar sin anslutning till de i motionen anförda synpunkterna om att *järnvägsstationerna bör upprustas* och få en tidsenligare gestaltning samt hos regeringen hemställer att pröva möjligheterna att som lämpliga sysselsättningsobjekt inleda en sådan upprustning. Förslag i förordad riktning begärs vidare till nästkommande budgetår varjämte hemställs att riksdagen som sin mening uttalar att bidrag till ersättning för bibehållande av icke lönsamma järnvägsanstalter väsentligt uppjusteras i kommande budgetförslag.

Även utskottet finner det i och för sig önskvärt att järnvägsstationerna upprustas och får en tidsenligare gestaltning. Utskottet förutsätter dock att SJ i sin fortlöpande investeringsplanering och i sina årliga anslagsframställningar beaktar behovet härav liksom medelsbehovet för bibehållande av icke lönsamma järnvägsanstalter. Under hänvisning härtill finner utskottet motionen inte böra påkalla någon särskild åtgärd från riksdagens sida och avstyrker därför densamma.

#### *Vissa frågor rörande kollektivtrafik*

I motionen 1974:314 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär utredning och förslag beträffande formerna för en *samordnad satsning på kollektivtrafikteknik*.

I sitt betänkande TU 1971:6 (jfr TU 1972:18) ägnade utskottet härmed sammanhängande frågor en ingående behandling och redogjorde bl. a. för innehållet i en inom Svenska utvecklings AB utarbetad

promemoria i ämnet. I anslutning härtill framhöll utskottet att det är angeläget att en effektiv uppföljning sker av berörda frågor såväl inom utvecklingsbolaget som i övrigt. Utskottet ansåg sig dock kunna utgå från att Kungl. Maj:t uppmärksam följer utvecklingen på området samt fann under hänvisning härtill någon särskild framställning i ämnet till Kungl. Maj:t från riksdagens sida ej erforderlig.

Av en till propositionen 1974:54 – angående finansiering av Svenska utvecklings AB – fogad bilaga framgår att under år 1972 utvecklingsbolaget tillsammans med Volvo och Saab-Scania bildade en gemensam projektgrupp för att undersöka möjligheterna att utveckla kollektiva persontransportssystem för stads- och förortstrafik. I och med att gruppens förstudie blev färdig vid årsskiftet 1973-1974 har samarbetet i denna form avslutats. Företagen utnyttjar resultaten för fortsatta insatser i andra former.

Under år 1973 presenterade utvecklingsbolaget ett i samarbete med Stansaab utformat projekt till trafikledningssystem för kollektiv trafik. Projektets marknadsförutsättningar anses vara beroende av samhällets beredskap att investera i kollektivtrafikens utveckling. Den önskvärda omfördelningen från individuell trafik till en ökad kollektiv trafik förutsätter även utveckling av bl. a. bussteknologin med hänsyn till ekonomi och komfort. Utvecklingsbolaget har därför i samarbete med Storstockholms Lokaltrafik AB och Hägglund & Söner AB utarbetat en kravspecifikation beträffande en stads- och förortsbuss för 1980-talet.

Totalt har utvecklingsbolaget investerat ca 10 milj. kr. i denna sektor, vartill kommer investeringar av medintressenter på ca 7 milj. kr.

I flera länder pågår f. n. ett intensivt arbete med att utveckla kollektiva transportsystem. Risk synes föreligga att den svenska tillverkningsindustrin här kan komma på efterkälken. De kollektiva transporter- na kan vidare komma att utvecklas alltför långsamt på grund av att man från svensk sida inte tagit en mera aktiv del i utvecklingsarbetet utifrån föreliggande transportbehov. Att utveckla snabba fjärrtransporter med lokala matarsystem bör också ses som ett led i strävandena att undvika en alltför stor koncentration av befolkning och arbetstillfällen. Även möjligheterna att för svensk del hävda sig i konkurrensen om turistströmmarna bör tas med i bilden.

För att undvika dubbelarbete och samtidigt ge detta viktiga utvecklingsarbete ökade resurser bör enligt utskottets uppfattning Kungl. Maj:t pröva frågan om lämpliga former för att samordna och vidareutveckla det arbete som f. n. pågår inom styrelsen för teknisk utveckling, Svenska utvecklings AB, övriga forskningsinstitutioner och industrier. Detta kan exempelvis ske genom att bilda ett utvecklingsbolag av det slag som motionärerna föreslår eller genom en stiftelse eller nämnd som får erforderliga resurser. I de skilda alternativen synes förutom statliga organ också böra ingå de kommuner och industrier som vill delta i arbetet.

Då utskottet förutsätter att Kungl. Maj:t ytterligare överväger härmed sammanhängande spörsmål synes f. n. någon särskild åtgärd från riksdagens sida i anledning av motionen inte vara erforderlig.

I motionen 1974:1440 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om *kartläggning* av den under drivmedelsransoneringen ökade *kollektivtrafiken*. Enligt vad kommunikationsministern i ett svar på en enkel fråga i riksdagen nyligen meddelat kommer genom nu pågående utrednings- och utvärderingsarbete en sådan kartläggning att ske. Någon särskild åtgärd från riksdagens sida erfordras sålunda ej, varför motionen i denna del avstyrks.

I motionen 1974:1439 har begärts att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om att studier görs huruvida någon form av *luftkuddetåg-system* motsvarar de tekniska och ekonomiska krav som bör ställas på den framtida förbindelsen Malmö—Salholm—Köpenhamn.

I anledning härav må erinras om att utskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande 1973:25 — rörande godkännande av överenskommelser rörande fasta förbindelser över Öresund m. m. — starkt underströk vikten av att frågan om kollektivtrafikens ordnande på bron löses på bästa sätt. Med hänsyn härtill förutsatte utskottet att alternativet med en spårbunden persontrafik under förberedelse- och planeringsstadiet ytterligare övervägs samt att — därest utvecklingen på energiförsörjningens område eller andra skäl så motiverar — härav föranledda omprövningar kommer till stånd utan tidsutdräkt. Härvid borde enligt utskottets uppfattning de nya former för kollektiv persontrafik, som den tekniska utvecklingen kan möjliggöra, särskilt beaktas.

Under hänvisning härtill finner utskottet motionärernas yrkande inte påkalla någon särskild åtgärd från riksdagens sida och avstyrker följaktligen motionen i denna del.

#### *Övriga frågor*

I motionen 1974:490 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om förslag till sådan ändring i fråga om *tillståndsgivningen för yrkesmässig trafik* att kommunerna kan lösa den lokala trafikförsörjningen. Vidare har i motionen 1974:789 begärts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om sådan ändring av *yrkestrafikförordningen* att kommuner och landsting medges rätt till trafikillstånd utan krav på fordons innehav.

Som motionärerna framhållit har kommunerna under senare år fått ett ökat ansvar för trafikförsörjningen. Att erbjuda kommunmedlemmarna en god transportservice framstår också som ett naturligt led i kommunernas samlade åtaganden. Det är av stor vikt att kommunerna ges erforderliga möjligheter för att på ett rationellt sätt lösa härvid uppkommande frågor. De av motionärerna upptagna spörsmålen bör därför enligt utskottets uppfattning lämpligen prövas i samband med den översyn av yrkestrafikförordningen m. m. som f. n. pågår inom kommunikationsdepartementet. Då utskottet förutsätter att så sker torde någon särskild åtgärd i ämnet från riksdagens sida inte vara erforderlig.

## Utskottets hemställan

## Utskottet hemställer

1. att riksdagen dels med tillkännagivande av vad utskottet anfört hos Kungl. Maj:t begär att motionerna 1974:119 i vad avser yrkandet 1 och 1974:315 överlämnas till den trafikpolitiska utredningen för dess överväganden i berörda frågor, dels avslår motionen 1974:1429,
2. att riksdagen avslår motionen 1974:502,
3. att riksdagen
  - a. avslår motionen 1974:173,
  - b. avslår motionen 1974:1077,
  - c. avslår motionen 1974:788,
4. att riksdagen
  - a. i anledning av motionen 1974:796 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande införande av transitotarif på Trondheimsleden m. m.,
  - b. avslår motionen 1974:1092,
  - c. dels i anledning av motionen 1974:1067 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört om att rivningstillståndet för bandelen Vika-Sågen bör återkallas, dels hos Kungl. Maj:t begär att motionerna 1974:231, 1974:504, 1974:1084 och 1974:1089 i vad avser yrkandet 1 samt 1974:1424 överlämnas till trafikplaneringsutredningen och den trafikpolitiska utredningen för deras överväganden av de i motionerna upptagna frågorna,
5. att riksdagen i anledning av motionerna 1974:123, 1974:309, yrkandet 1, 1974:313, yrkandet 1, 1974:479, 1974:499, 1974:783, 1974:790, 1974:1071, 1974:1089, yrkandet 2, 1974:1413, 1974:1439, yrkandet 1, 1974:1440, yrkandet 5, och 1974:1444 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande SJ:s verksamhet samt dess investerings- och taxepolitik m. m.,
6. att riksdagen
  - a. avslår motionen 1974:774,
  - b. avslår motionen 1974:1440, yrkandet 6,
  - c. avslår motionen 1974:492,
7. att riksdagen
  - a. avslår motionen 1974:122,
  - b. avslår motionen 1974:787,
  - c. avslår motionen 1974:309, yrkandet 2,
8. att riksdagen i anledning av motionerna 1974:307, 1974:500 och 1974:501 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande breddning av bandelen Sandbäckshult-Berga,
9. att riksdagen
  - a. avslår motionen 1974:480,

- b. avslår motionen 1974:791,
- c. avslår motionen 1974:491,
- d. avslår motionen 1974:1083,
- 10. att riksdagen avslår motionen 1974:1414,
- 11. att riksdagen
  - a. avslår motionen 1974:314,
  - b. avslår motionen 1974:1440, yrkandet 4,
  - c. avslår motionen 1974:1439, yrkandet 2,
- 12. att riksdagen avslår motionerna 1974:490 och 1974:789.

Stockholm den 3 maj 1974

På trafikutskottets vägnar  
SVEN GUSTAFSON

*Närvarande:* herrar Sven Gustafson i Göteborg (fp), Mellqvist (s), Dahlgren (c), Lothigius (m), Lindahl i Lidingö (s), Persson i Heden (c), Hjorth (s), Hugosson (s), Rosqvist (s), Östrand (s), Stjernström (c), Magnusson i Kristinehamn (vpk), Sellgren (fp), Johansson i Hållsta (c) och Johansson i Vrångebäck (m).

#### Reservationer

1. beträffande *vidgade direktiv till den trafikpolitiska utredningen, m. m.* av herrar Mellqvist, Lindahl i Lidingö, Hjorth, Hugosson, Rosqvist och Östrand (samtliga s) som anser

*dels* att det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "I motionen" och på s. 10 slutar med "påkalla någon särskild åtgärd från riksdagens sida" bort ersättas med text av följande lydelse:

Under senare år har pågått ett intensivt trafikpolitiskt utvecklingsarbete. Det har varit inriktat såväl på utveckling av trafikplaneringen som på anpassning och omprövning av de trafikpolitiska instrumenten. Detta har varit en naturlig följd av utvecklingen inom transportsektorn och samhället över huvud, där omvandlingen inom näringslivet, befolknings- och bebyggelseutvecklingen etc. ställt ökade krav på transportsektorn i vad avser såväl person- som godstransporter. Den aktiva politik som förts inom andra samhällssektorer – såsom närings- och regionalpolitiken, arbetsmarknadspolitiken och miljöpolitiken – med alltmer preciserade målsättningar för det samhälleliga handlandet har också medfört behov av att fastare än tidigare infoga transportsektorn i den vidare samhällsplaneringen.

Av särskild vikt har det mot denna bakgrund ansetts vara att få tillgång till en övergripande trafikplanering, som innefattar samtliga trafikgrenar och som därigenom ger bättre möjligheter till samplanering och samordning mellan dessa. Regeringen har i sådant syfte år 1971

uppdragit åt landets länsstyrelser att genomföra en regional trafikplanering till senare delen av år 1974. Planeringsarbetet har bedrivits i enlighet med anvisningar som utfärdats av kommunikationsdepartementet på förslag av den s. k. trafikplaneringsutredningen. Denna har i sin tur haft vägledning av en försöksverksamhet som bedrivits i ett par län – Norrbotten och Östergötland.

Arbetet har numera drivits så långt att samtliga länsstyrelser färdigställt preliminära förslag till trafikplaner, vilka sänts ut på remiss till kommuner och olika trafikintressenter. Härefter skall – med beaktande av vad som framkommit vid remissbehandlingen – de slutliga förslagen till regionala trafikplaner utarbetas.

Genom detta planeringsarbete erhålls en kartläggning av den nuvarande transportförsörjningen i vad avser såväl trafikaneläggningar och transportsystem som transportströmmar. Det ges en uppfattning om behoven av och efterfrågan på transporttjänster samt faktorer som påverkar transportapparatsens framtida utformning. Det ges möjligheter att bättre bestämma vad som för ifrågavarande region lämpligen kan läggas i begreppet tillfredsställande transportförsörjning. En kartläggning sker av eventuella brister i den nuvarande transportförsörjningen och realistiska förslag kan framläggas hur transportapparaten bör utformas. På persontrafiksidan utarbetas härvidlag förslag till regionala stomlinjenät, som med utnyttjande av järnvägs- och bussförbindelser på samhälls-ekonomiskt bästa sätt söker tillgodose allmänhetens resbehov.

Utskottet vill understryka den stora trafikpolitiska betydelse av det planeringsarbete som sålunda utförs. Det kommer att bidra till en samhällsekonomiskt riktig utformning av trafikapparaten. Det kommer att ge ett bättre underlag för det allmännas prioritering av investeringar och driftåtgärder. Det kommer att öka möjligheterna till en regional- och näringspolitisk anpassning av transportsektorn. Och på persontrafiksidan kommer det att ge möjligheter till en klart förbättrad regional kollektiv trafik, där både järnvägens och landsvägsbussens möjligheter kommer att tas till vara. En sådan förbättring är enligt utskottet angelägen för att ge de hushåll och människor som inte disponerar bil en tillfredsställande tillgång till en vidare arbets- och servicemarknad. Den är också angelägen för att ge personbilisterna ett alternativ som kan dämpa bilismens tryck på samhällsmiljön.

Enligt utskottet bör de slutliga planförslag som framläggs ge kommunikationsdepartementet underlag för anvisningar till det fortsatta rullande planeringsarbetet och för bedömning av de åtgärder som i anslutning till planeringen kan bidra till en effektivare samordning av trafikarbetet.

Utskottet vill i sammanhanget också understryka vikten av att man genom den nu pågående trafikplaneringen – som avses få en ”rullande” karaktär – verkligen får möjlighet att exempelvis på persontrafiksidan överväga lösningar, som tillgodoser kravet på en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Lösningarna bör bedömas förutsättningslöst utan bindning till visst trafikslag. Härigenom ges möjlighet å ena sidan att ta till vara järnvägens betydande möjligheter,



å andra sidan att — då järnvägen inte lika bra och lika samhällsekonomiskt fördelaktigt som landsvägsbussen kan tillgodose ett trafikbehov — välja sistnämnda trafiklösning. Resultaten av trafikplaneringen bör omsättas i en successiv anpassning av trafikapparaten, som tillgodoser kraven på hushållning med samhällets resurser och medel.

Utöver en fördjupad och förbättrad trafikplanering har det framstått som angeläget att utveckla, anpassa och i olika hänseenden ompröva de trafikpolitiska instrumenten. Arbetet härmed har anförtrots den trafikpolitiska utredningen. En central fråga för denna är att överväga det trafikpolitiska kostnadsansvarets utformning och tillämpning. Med hänsyn till den begränsning av möjligheterna att åstadkomma samhällsekonomiskt riktiga lösningar, vilken följer med en till varje trafikgren knuten kostnadsansvarighet, har utredningen att pröva i vilken utsträckning och under vilka förutsättningar en ändrad innebörd bör ges åt kostnadsansvaret, t. ex. genom en anknytning av detta till landtransportsektorn eller till trafiksektorn i dess helhet. I anslutning härtill kan också konstateras att trafikpolitiska utredningen genom särskilda tilläggsdirektiv fått i uppdrag att fullfölja vägstadsutredningens arbete när det gäller att bestämma vägtrafikens kostnadsansvar och dettas fördelning på olika grupper av trafikanter.

Särskild uppmärksamhet skall trafikpolitiska utredningen ägna järnvägstrafiken och dess möjligheter att utvecklas i marknads- och servicehänseenden. En fråga av väsentligt intresse är härvidlag, om konstruktionen av SJ:s taxor i olika hänseenden är den rätta för att i önskvärd utsträckning stödja marknadsföringen av SJ:s transporttjänster och i högre grad medverka till ett effektivt utnyttjande av SJ:s kapacitet. Utredningen skall också undersöka möjligheterna att anpassa SJ:s taxor på längre avstånd så att de i större utsträckning kommer att ligga i linje med samhällets allmänna regional- och näringspolitiska mål.

Även frågan om SJ:s trafiksvaga bandelar och SJ:s separatredovisning av dessa skall prövas av trafikpolitiska utredningen. Det konstateras i direktiven bl. a. att utöver en omprövning av den nuvarande beräkningsmetodiken vid avgränsning av det trafiksvaga bannätet perspektivet bör vidgas så att man får en handläggningsordning, som även innefattar en realistisk prövning av det trafiksvaga nätet med hänsyn till de alternativa, samhällsekonomiskt fördelaktigare transportmöjligheter som kan stå till buds.

Trafikpolitiska utredningen har slutligen att ägna uppmärksamhet åt godstrafiken på landsväg och dess möjligheter att utvecklas i sunda och balanserade former. Utredningen skall i sammanhanget även beakta behovet av instrument, som kan bidra till en samhällsekonomiskt riktig arbetsfördelning mellan olika trafikmedel och trafikutövare. Exempel på sådana åtgärder kan enligt direktiven vara nya former för tillståndsgivning inom landsvägstransportsektorn.

I anslutning till vad sålunda anförts om det trafikpolitiska planerings- och utredningsarbetet kan konstateras att i motionen 1974:119 bl. a. framhållits betydelsen av trafiksystemets utformning för samhällets

struktur, trafikpolitikens roll i en decentraliserad lokaliserings- och regionalpolitik, behovet av en omprövning av hittillsvarande trafikpolitik, angelägenheten av att trafikgrenarnas kostnadsansvar grundas på samhällsekonomiska, sociala och miljömässiga avvägningar, vikten av att avgiftssättningen i trafiken får en regionalpolitisk inriktning, behovet av riksomfattande trafikförsörjningsplaner och av medverkan i det regionala trafikplaneringsarbetet av företrädare för olika kommunala intressen och trafikföretagen samt vikten av en förstärkning av den trafikpolitiska samordningen genom tillskapandet av ett särskilt organ under kommunikationsdepartementet.

I motionen 1974:315 talas bl. a. om nödvändigheten av en integrerad trafikpolitik med samarbete och arbetsfördelning mellan olika trafikgrenar, vikten av att förbättra förutsättningarna för kombinerade transporter och behovet att samordna olika trafikmedels taxepolitik och tidtabeller. I båda motionerna begärs att flygets roll i trafikförsörjningen skall utredas, och i motionen 1974:315 begärs att mera preciserade tilläggsdirektiv skall ges trafikpolitiska utredningen beträffande sjöfarten. Allmänt gäller att i de båda motionerna begärs en utvidgning av den trafikpolitiska utredningens direktiv för att behandla de i motionerna upptagna frågorna.

Utskottet vill med anledning av motionerna konstatera att de problem som tas upp i motionerna i väsentliga hänseenden redan är uppmärksammade. Vad som allmänt sägs om behovet av transportsektorns integrering i en vidare samhällsproblematik och av inbördes samordning av arbetet inom de olika trafikgrenarna utgör således – som framgår av det föregående – grundläggande utgångspunkter för det pågående trafikpolitiska utvecklingsarbetet. Kravet på riksomfattande trafikförsörjningsplaner får anses tillgodosett genom den hela landet omfattande regionala trafikplaneringen, där förutsättningarna att ytterligare utveckla planeringen naturligt prövas i samband med kommunikationsdepartementets beredning av de slutliga förslag till regionala trafikplaner vilka kommer att föreligga mot slutet av detta år. Kravet på förankring av det regionala trafikplaneringsarbetet är i hög grad tillgodosett genom det sätt på vilket detta bedrivs, där ansvaret för planförslagen ävilar länsstyrelsernas lekmannastyrelser och arbetet kontinuerligt under hela planeringsprocessen bedrivs i nära samverkan med kommuner, trafikföretag och näringsliv. I de regionala persontrafikplanerna uppmärksammas behovet av en taxe- och tidtabellsmässig samordning i förhållandet mellan trafikföretagen. I godstrafikplanerna eftersträvas en rationell uppbyggnad av godstrafiksystemet, en ändamålsenlig lokalisering av trafikplaneringar och terminaler etc., vilket tillgodoser det motionsvis framförda önskemålet om förbättrade betingelser för kombinerade transporter.

I anslutning till vad i motionen 1974:119 anförts om att för den trafikpolitiska samordningen tillskapa ett särskilt organ under kommunikationsdepartementet vill utskottet understryka att det här är fråga om trafikpolitiska samordningsuppgifter av sådan central art att de klart bör ankomma på regeringen och kommunikationsdepartementet.

De synpunkter som i motionen 1974:119 anförts på kostnadsansvarets utformning kan sägas i huvudsak redan ligga i trafikpolitiska utredningens uppgift i fråga om en omprövning av det trafikpolitiska kostnadsansvaret. I anslutning till vad i motionen 1974:315 sägs om en regionalpolitisk utformning av avgiftssättningen inom de olika trafikgrenarna bör framhållas att de regionalpolitiska aspekterna under senare år varit vägledande för den successiva anpassningen av taxe- och prissättningen. Det gäller luftfartsverkets avgifter och flygbolagens priser, vilka senare genom en häromåret genomförd omläggning av avgiftssystemet på ett markant sätt reducerades på längre sträckor. Det gäller sjöfartsavgifterna, som för ett par år sedan på förslag av regeringen fick en regionalpolitisk utformning till fördel framför allt för sjöfarten i Bottenhavet och Bottenviken. En regionalpolitisk utjämning av godsfrakterna på järnväg och landsväg har vidare åstadkommit för Norrland och angränsande delar av landet liksom för Gotland genom särskilt utvecklade regionalpolitiska stödformer. Enligt direktiven till den trafikpolitiska utredningen slutligen åligger det såsom nämnts denna att närmare överväga möjligheterna till en ytterligare regionalpolitisk anpassning av SJ:s taxor.

Vad beträffar yrkandet om att genom trafikpolitiska utredningen låta utreda luftfartens roll i trafikförsörjningen vill utskottet hänvisa till att de allmänna betingelserna för luftfarten naturligen kommer att behandlas av utredningen i anslutning till frågan om det trafikpolitiska kostnadsansvaret. Frågan om luftfartens uppgifter i förhållande till andra trafikgrenar kan förväntas bli behandlade i anslutning till trafikplaneringsutredningen och det regionala trafikplaneringsarbetet. Härutöver föreligger — med hänsyn till vad i det föregående anförts — ingen anledning att nu göra ytterligare utredningsinsatser i fråga om luftfarten. Beträffande sjöfarten gäller att regeringen på begäran av riksdagen gett trafikpolitiska utredningen tilläggsdirektiv, som ger utredningen möjlighet att ta upp frågor som över huvud kan bli aktuella på detta område. Något behov av ytterligare tilläggsdirektiv föreligger rimligen inte.

Utskottet vill i detta sammanhang understryka den principiella betydelsen av de uppgifter som redan ålagts trafikpolitiska utredningen och de mycket stora krav som dessa ställer på utredningen. Om man verkligen vill få en lösning på problemen, vilket är av väsentlig betydelse för den fortsatta trafikpolitiken, är det nödvändigt att den största restriktivitet iakttas i fråga om ytterligare uppgifter för utredningen. I annat fall minskar tilltron till att en verklig vilja finns att inom rimlig tid uppnå några resultat. Detsamma gäller i viss mån också när krav framförs på utredningsinsatser i särskild ordning, eftersom även detta ställer anspråk på expertis och myndighetsresurser m. m., som redan är hårt ansträngda.

Med hänsyn till det anförda föreslår utskottet att motionerna 1974:119, såvitt nu är i fråga, och 1974:315 avslås.

I motionen 1974:1429 anförts synpunkter på brister i nuvarande trafikpolitik, på SJ:s affärsbanenät och trafiksvaga nät, på SJ:s taxesättning, på SJ:s företrädan med hänsyn till ändrade prisförutsättningar på

energiområdet, på planering av bilismen och prioritering av kollektivtrafiken liksom på sjöfartens marknadsmöjligheter.

Allmänt vill utskottet i anslutning här till understryka att mycket av den kritik som i motionen anförts på hittillsvarande trafikpolitik beaktats genom direktiven till den trafikpolitiska utredningen. Denna har också såsom nämnts att förutsättningslöst pröva frågor sammanhängande med SJ:s affärsbanenät och det trafiksvaga nätet. Vad som sägs om SJ:s ökade möjligheter i en ändrad drivmedelssituation kommer på ett naturligt sätt att beaktas i det fortsatta trafikplaneringsarbetet, som när det gäller förändringar i trafikmedlens kostnadssituation automatiskt registrerar dessa vid bedömningen av den samhällsekonomiskt lämpliga arbetsfördelningen mellan transportmedlen. Vad som sägs om kollektivtrafiken och privatbilismen och om prissättningen på SJ beaktas i väsentliga hänseenden både genom trafikpolitiska utredningen och genom de särskilda utredningarna om kollektivtrafik i tätorter och om prissättningen i den regionala kollektiva trafiken (den s. k. 50-kortsutredningen).

Med hänsyn här till anser utskottet inte att motionen behöver föranleda någon riksdagens åtgärd.

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

1. att riksdagen avslår motionerna 1974:119 i vad avser yrkan-det 1, 1974:315 och 1974:1429,

2. beträffande *vidgade direktiv till den trafikpolitiska utredningen, m. m.* av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anser

*dels* att det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Senast vid" och på s. 10 slutar med "påkalla någon särskild åtgärd från riksdagens sida" bort ersättas med text av följande lydelse:

I motionen 1974:1429 erinras om att vpk:s främsta krav angående trafikpolitiken, alltsedan 1963 års trafikpolitiska beslut fattades, varit kravet på ett upphävande av detta beslut. Det påpekas att redan när regeringspropositionen lades så anfördes från partiets sida i en riksdagsmotion "att *samhället* måste ta på sig ansvaret för att befolkningen är tillfredsställande försörjd med transporter och kommunikationer".

Beslutet fattades emellertid under en period då marknadsekonomin stod som högst i kurs i vårt land. Detta ledde i sin tur till att marknaden, eller efterfrågan, skulle styra trafikplaneringen. För att marknaden skulle fungera gällde det dock att skapa förutsättningar för "konkurrens på lika villkor" mellan olika trafikföretag. Ju mer konkurrens desto mer tillfredsställande transportstandard var tanken.

Vpk har sedan i åtskilliga riksdagsmotioner och även utanför riksdagen kritiserat denna filosofi, som är grundläggande för den hittills förda trafikpolitiken. Man har krävt att denna trafikpolitik skulle ersättas med en trafikpolitik grundad på samhällsekonomiska bedömningar. Man har krävt nya riktlinjer, riktlinjer som bl. a. tar hänsyn till sociala och lokaliseringpolitiska behov och trafiksäkerhets- och miljövårdsintressen. I stället för konkurrens bör man ställa samordning och samplanering.

Samordning mellan olika trafikslag skulle, anser man, medföra både ett bättre fungerande och ett billigare transportsystem.

Mot denna bakgrund hälsar motionärerna tillsättandet av 1972 års trafikpolitiska utredning med tillfredsställelse och ser detta som ett resultat av den kraftiga opinionen mot den nuvarande trafikpolitiken. Utredningen har visserligen inte som klart uttalad målsättning ett upphävande av 1963 års trafikpolitiska beslut, men utredningsdirektiven innebär dock kritik mot flera av de grundläggande dragen i detsamma.

I dessa direktiv framhålls att det är av största vikt att betingelser skapas för en samhällsekonomiskt riktig utveckling och fördelning av transportarbetet. Samtidigt som härvid erinras om omständigheter, som begränsar möjligheterna att tillämpa en mera utvecklade fri konkurrens, hänvisas till den utveckling inom samhället som skett sedan 1963 års trafikpolitiska beslut och som inneburit en längre gående precisering i fråga om inriktningen av det samhälleliga handlandet i olika hänseenden inom närings- och regionalpolitiken samt arbetsmarknadspolitiken. Härigenom åsyftas en utjämning av utvecklingsmöjligheterna i förhållandet mellan landets olika delar genom en mera balanserad utveckling av näringslivet och därmed av sysselsättningen samt till en mera balanserad bebyggelseutveckling med en tillfredsställande samhällelig och kommersiell service för befolkningen i olika områden.

Det har enligt direktiven efter hand framstått klart att man i vidare utsträckning än som förutsattes vid 1963 års trafikpolitiska beslut måste förena den marknadsmässiga rörelsefriheten med en planmässig samordning och styrning. Inom den ram och på de villkor som bestäms genom åtgärder av sistnämnda slag skall möjligheter finnas för trafikutövarna inom resp. trafikgrenar att i marknadsmässiga former göra sig gällande efter sina särskilda förutsättningar.

Mot den angivna bakgrunden har en omprövning ansetts böra ske av kostnadsansvarets utformning och tillämpning. En sådan omprövning förklaras motiverad med hänsyn till de olägenheter som följer med kostnadsansvarighetsprincipens nuvarande hårda knytning till varje särskild trafikgren. Med hänsyn till den begränsning av möjligheterna att åstadkomma samhällsekonomiskt riktiga lösningar, som i vissa fall följer med en till varje trafikgren knuten kostnadsansvarighet, har det också ansetts finnas anledning att närmare överväga i vilken utsträckning och under vilka förutsättningar en ändrad innebörd bör ges åt kostnadsansvaret.

I direktiven tas också upp frågan om behov av särskilda åtgärder avseende godstrafiken på landsväg, vilka kan vara motiverade för att främja en sund och balanserad utveckling. Det skall härvidlag ankomma på de sakkunniga att överväga de ytterligare åtgärder som krävs för att främja en rationell och sund utveckling inom landsvägstrafiken. Därvid bör också beaktas behovet av instrument, som kan bidra till en samhällsekonomiskt riktig arbetsfördelning mellan olika trafikmedel och trafikutövare. Som exempel på sådana åtgärder anges nya former för tillståndsgivning inom landsvägstransportsektorn.

I motionen 1974:1429 erinras om att vägkostnadsutredningen ännu inte kunnat ge någon lösning på den svåra frågan om bilismens kostnadsansvar, vilket skulle ge underlaget för en konkurrens på lika villkor. Man ifrågasätter bl. a. med anledning härav om en sådan över huvud taget går att åstadkomma.

I direktiven till den trafikpolitiska utredningen ifrågasätts om inte kostnadsansvaret skulle bäras gemensamt av alla trafikgrenar. Motionärerna anser detta vara en riktigare tanke och menar att det inom ramen för ett sådant kostnadsansvar skulle finnas större möjligheter att prioritera åtgärder i trafiken utifrån andra förutsättningar än vad som är avhängigt marknadsvillkoren.

I anslutning till frågan om utvecklingen av landsvägstrafiken kan anföras att vpk sedan flera år krävt utarbetandet av ett program för överförande av tung trafik från landsväg till järnväg med anledning av de negativa konsekvenser som den tunga trafiken på landsvägarna i många fall helt uppenbart för med sig. Därvid måste emellertid beaktas att inte en försämring av transportmöjligheterna åstadkommes för glesbygder och områden som inte har tillgång till alternativa transportmedel.

Bilismens positiva betydelse för många människor är uppenbar. Men trafikpolitikens dilemma ligger ändå just i det förhållande att bilen för de enskilda människorna är så attraktiv och av stort värde men att den hastigt växande bilismen samtidigt för med sig många negativa effekter, inte bara för de billösa utan för hela samhället. Samhället, både näringsliv och samhällliga inrättningar, anpassar sig till den rörlighet som bilismen ger. Den lilla nära butiken läggs ned medan storbutiken eller stormarknaden blomstrar. T. ex. sjukvården centraliseras till stora anläggningar, som hämtar patienter från väldiga omland. Om man vidare beaktar att landets personbilsbestånd under 1950- och 1960-talen nästan tiodubblades står det klart att vi måste få en bättre kontroll över bilismens utveckling. Vi kan inte nöja oss med en planering *för* bilismen utan måste få en planering *av* bilismen.

Genom att samhällsplaneringen i så hög grad utgått från bilismens behov har i realiteten stor nonchalans visats den stora grupp av människor som fortfarande är billösa. Man har på det trafikpolitiska fältet hemfallit åt ett renodlat marknadstänkande. De stora investeringar som skett i vägar och motorleder har naturligtvis starkt medverkat till bilismens expansion. Trafiken är ett område där stora tunga basinvesteringar i hög grad styr efterfrågan.

Om kollektivtrafiken framdeles på ett bättre sätt skall kunna hävda sig gentemot bilismen är det betydelsefullt att investeringar görs på ett sådant sätt att de gynnar kollektivtrafikmedlen. Inte minst viktigt är att statsbidragsgivningen när det gäller investeringar för kollektivtrafiken uppmärksammas på ett bättre sätt än tidigare.

Motionärerna tar också upp sjöfartens roll och pekar på att en kraftigare satsning på ökade sjötransporter främst med tyngdpunkten på godstransporter är önskvärd. Kostnadsmässigt är sjötransporter att föredra – inte minst från energisynpunkt – jämfört med lastbilstranspor-

ter.

Motionärerna anför emellertid att rederinäringen är lukrativ och sedan långt tillbaka har varit en av de stabilaste och mest vinstgivande näringsgrenarna i vårt land. En ökad statlig satsning är därför önskvärd. Samhället har för liten del i denna näringsgren. I många fall har statliga företag tvingats chartra privata företag för statliga industriers räkning. För statens räkning bör därför lämpligt tonnage anskaffas.

Beträffande SJ:s trafiksvaga bandelar vill utskottet peka på riksdagsrevisorernas framhållande av att uppdelningen av det totala järnvägsnätet i ett lönsamt och olönsamt bannät kommit att bli alltmer konstlad. I revisorernas skrivelse uttalas vidare tvivel på riktigheten i att använda en trafiksvag bandels driftunderskott som enda kriterium på att trafiken på bandelen bör läggas ned. Utskottet ansluter sig till denna uppfattning och vill också understryka att nedläggningen av en bandel måste värderas från samhällsekonomisk synpunkt, och därvid måste effekten av järnvägsnedläggelser som sådan för den berörda bygden beaktas. Sociologiska undersökningar av detta problem kunde vara av stort värde.

Utskottet delar alltså de i motionen 1974:1429 framförda synpunkterna och tillstyrker yrkandet om att till regeringen och 1972 års trafikpolitiska utredning överlämna uttalandet om att bilismens framtida roll bör bli föremål för en särskild utredning och planering och att i detta bör ingå ett program för överföring av tung trafik från landsväg till järnväg. Detsamma gäller yrkandet att sjö- och kanalfarten och frågan om statliga investeringar i fartygs- och isbrytarverksamhet tas upp till prövning. Yrkandet i samma motion om att riksdagen till regeringen skall uttala att regeringen hos den trafikpolitiska utredningen hemställer att denna med förtur griper in och lägger fram förslag för ställningstagande, även av försökskaraktär, innan utredningen avslutat sitt arbete anser utskottet vara i princip riktigt. Då utskottet utgår ifrån att utredningen i enlighet med sina direktiv kommer att lämna delbetänkanden synes motionen i denna del inte påkalla någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

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

1. att riksdagen med avslag på motionerna 1974:119 i vad avser yrkandet 1 och 1974:315 samt i anledning av motionen 1974:1429 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande de i sistnämnda motion upptagna frågorna om trafikpolitikens utformning m. m.,

3. beträffande *järnvägsfrågor i övrigt samt taxe-frågor m. m.* av herrar Mellqvist, Lindahl i Lidingö, Hjorth, Hugosson, Rosqvist och Östrand (samtliga s) som anser

*dels* att det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 15 börjar med "Det står" och på s. 16 slutar med "bör provas" bort ersättas med text av följande lydelse:

I anslutning till det föregående vill utskottet understryka den stora betydelse som järnvägstrafiken har och även framdeles kommer att få när det gäller att tillgodose transportbehoven på såväl person- som godssidan.

Det visar inte minst erfarenheterna från trafikplaneringsarbetet, där järnvägens styrka i fråga om olika slag av interregionala mass- och styckeodstransporter kommer till sin rätt men även i fråga om vagnslasttrafik inom resp. trafikregioner. På persontrafiksidan kännetecknas SJ av en stark expansion på olika interregionala relationer, och även inom ramen för de regionala stomlinjenäten visar sig järnvägen ha bestående uppgifter i relationer med någorlunda betydande trafikunderlag.

Insikten om järnvägens utvecklingsmöjligheter återspeglas också i anslagstildelningen till SJ. Anslagen till SJ har under de senaste åren legat mellan 300 och 400 milj. kr. årligen. För 1974/75 kommer SJ:s investeringsram att öka med drygt 70 milj. kr. till 422 milj. kr. Härtill kommer att SJ under hösten 1973 fått särskild medelstildelning om 75 milj. kr. för främst lok- och vagnanskaffning. Genom dessa satsningar får SJ goda möjligheter att genom kapacitetsutbyggnad och serviceförbättringar möta en väntad trafikökning.

Betydande ansträngningar har också under senare år gjorts för att successivt anpassa SJ:s verksamhet till de krav som SJ:s kunder i person- och godstrafiken ställer. En förnyelse har skett av den rullande materielen så att den bättre svarar mot en ändrad lastteknik och nya och förändrade transportbehov. Olika delar av bannätet har kontinuerligt rustats upp för att medge ökad snabbhet och bekvämlighet. På godshanteringssidan har betydande investeringar gjorts på olika håll i landet i tekniskt välutrustade terminalanläggningar. Styckeodstrafiken har effektiviserats genom införande av den s. k. knutpunktstrafiken. Olika åtgärder har vidtagits för att förbättra servicenivån inom persontrafiken. Allmänt gäller att betydande och fortlöpande insatser gjorts för att rationalisera och anpassa SJ:s administrativa och tekniska organisation så att den svarar mot utvecklingens krav.

Det är givetvis av stor vikt att SJ även i fortsättningen – med utnyttjande av de ökade resurser som ställs till förfogande – vidtar energiska åtgärder i angivna olika hänseenden för att öka företagets möjligheter att hävda sig marknadsmässigt.

Det bör i sammanhanget med skärpa understrykas att det i huvudsak är fråga om successiva anpassnings- och utvecklingsåtgärder i driftmässigt, tekniskt och kommersiellt hänseende som det naturligen ankommer på SJ att vidta. Det kan sålunda inte utan betydande olägenheter för SJ läggas på exempelvis trafikpolitiska utredningen att överväga sådana med den löpande driften sammanhängande frågor. Denna utredning bör naturligen förbehållas frågor av principiell betydelse, som sammanhänger med de grundläggande verksamhetsförutsättningarna för SJ. På samma sätt bör det ankomma på SJ att i sin fortlöpande långtidsplanering samordna kapacitets-, drifts- och marknadsåtgärder med bedömningen av investeringsbehoven. Inte heller detta kan utan allvarliga skadeverkningar för SJ läggas på en särskild utredning.

Vad som nu sagts om SJ:s utveckling och expansion innebär vidare att efter hand anpassningsåtgärder bör vidtas i fråga om sådana delar av



bannätet, där transporttjänster uppenbarligen kan tillhandahållas på ett klart förmånligare sätt i annan ordning. Härmed sammanhängande frågor får prövas i anslutning till den fortlöpande trafikplaneringen.

I sammanhanget vill utskottet slutligen framhålla angelägenheten av att SJ genom en försöksverksamhet i olika former prövar möjligheterna att öka attraktiviteten hos den spårbundna trafiken. Utskottet tänker härvidlag på utveckling av tåg-bil-gods, på olika rabattformer inom persontrafiken och på lämpliga former av chartertrafik, som exempelvis kan erbjuda ett alternativ till vissa slag av långlinjetrafik med buss. Detta är frågor som det naturligen ankommer på SJ självt att ta ställning till.

Utöver vad som kan följa av sådan försöksverksamhet vill utskottet erinra om de väsentligt ändrade betingelser för prissättningen inom den kollektiva trafiken som kan följa av den tidigare nämnda utredningen om regionala rabatter. I fråga om prissättningen i SJ:s interregionala trafik kan vidare hänvisas till det uppdrag som lämnats den trafikpolitiska utredningen.

Beträffande kravet i motionen 1974:1089 om omedelbara åtgärder för *upprustning av inlandsbanan* förutsätter utskottet att erforderliga upprustningar för att hålla inlandsbanan intakt kommer till stånd. Även upprustningar som med hänsyn till snabbhet och bekvämlighet kan behöva vidtas i avvaktan på pågående utredningars resultat förutsätter utskottet blir föremål för övervägande. Under hänvisning till vad utskottet sålunda anfört bör motionen i nu berörda del inte föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

*dels* det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "Vad i" och på s. 17 slutar med "motionerna i fråga" bort ersättas med text av följande lydelse:

Vad i det föregående anförts innebär att motionen 1974:313 om åtgärder för att öka SJ:s konkurrenskraft, m. m. bör avslås. Detsamma gäller motionerna 1974:309, vari, såvitt nu är i fråga, yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om *sänkning av SJ:s taxor* på vissa i annat sammanhang närmare angivna grunder, 1974:1440, i vad den avser försök på vissa av SJ:s bandelar med *reducerade taxor*, motionen 1974:1444, vari yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om *temporär nedsättning* av SJ:s biljettpriser för resor till och från Norrland, samt motionen 1974:1439, i vad avser användning av *höghastighetståg*.

Detsamma gäller med avseende på motionen 1974:479, vari yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att nedläggning i princip inte må förekomma av vare sig *järnvägslinje eller busslinje* på landsväg i avvaktan på resultatet av den nämnda trafikplaneringen, motionerna 1974:783 om *sovvagnsförbindelser* inom ramen för en allmän satsning på SJ, 1974:790 om anordnandet och drivandet av *terminaler* för att möjliggöra ökad samtrafik mellan järnvägs- och vägtrafik, 1974:123 om samordning mellan statens järnvägars *zontaxa* samt järnvägarnas och postverkets *buss-taxor* m. m., 1974:1071, i vad den avser *sänkta priser* på SJ:s person- och godstransporter samt behovet av en upprustning av SJ:s rullande materiel, 1974:1413 rörande enhetlig beräkning av biljettpriserna vid

kombinerade buss- och tågresor i syfte att avskaffa den s. k. *snittaxan* — om vars avskaffande utskottet redan tidigare uttalat sig (TU 1972:18, rskr 1974:283) — och 1974:499 rörande upprustning även av *vagnmateriel* för banor som inte hänförs till kategorin "tätortsförbindelser på huvudlinjer". Beträffande sistnämnda fråga rörande upprustning av vagnmateriel vill utskottet erinra om att ökade medel ställts till SJ:s förfogande för att bl. a. användas för rullande materiel.

Utskottet finner inte heller några särskilda åtgärder från riksdagens sida påkallade i anledning av yrkandena i motionerna 1974:774 om utbyggnad av *mötesspår* och 1974:1440 om snaraste möjliga införande av s. k. *automatiskt tågstopp*. Då utskottet förutsätter att frågor av detta slag beaktas i den fortlöpande investeringsplaneringen inom SJ avstyrks alltså motionerna i fråga.

*dels ock* att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. att riksdagen avslår motionerna 1974:123, 1974:309, yrkandet 1, 1974:313, yrkandet 1, 1974:479, 1974:499, 1974:783, 1974:790, 1974:1071, 1974:1089, yrkandet 2, 1974:1413, 1974:1439, yrkandet 1, 1974:1440, yrkandet 5, och 1974:1444,

4. beträffande *järnvägsfrågor i övrigt samt taxefrågor m. m.* av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anser

*dels* att det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 15 börjar med "Det står" och på s. 17 slutar med "motionerna i fråga" bort ersättas med text av följande lydelse:

Det står enligt utskottets mening alldeles klart att järnvägarna även i framtiden måste spela en betydande roll för både gods- och persontransporter. Även miljöhänsyn och trafiksäkerhetsskäl gör det nödvändigt att den rälsbundna trafiken stimuleras. Den aktuella situationen, med skönjbara svårigheter när det gäller oljeförsörjningen, gör det än angelägnare att föra över en ökad andel av trafiken till järnvägarna. Detta gäller särskilt de långa och tunga transportererna, men i det nämnda perspektivet kommer också kortare landsvägstransporter och givetvis resandetrafiken in i bilden. Att all trafikplanering skall utgå från kravet om sparsamhet med energi och naturresurser bör i dagens läge starkt betonas. SJ:s taxepolitik 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 och behov. Uppkommande frågor om nedläggningar av järnvägar och indragningar av stationer bör ses i ett sådant mer långsiktigt perspektiv.

För att nå en önskvärd utveckling av framför allt transportererna över längre avstånd bör givetvis statens järnvägars konkurrenskraft förstärkas. Ökade investeringar i framför allt den rullande materielen är därvid angelägna. Att SJ ges möjligheter att förnya denna materiel så att den svarar mot ändrad lastteknik och nya och förändrade transportbehov är en fråga som bör uppmärksammas. Investeringar i tekniskt välutrustade

terminalanläggningar är också viktiga.

En fortsatt upprustning av bannätet bör vidare ske för att medge ökade tåghastigheter och större bekvämlighet för de resande. Bl. a. bör därvid i enlighet med yrkandet i motionen 1974:1089 omedelbara åtgärder för *upprustning av inlandsbanan* vidtas i avvaktan på utredningarnas mera definitiva resultat. *SJ:s tioårsplan* över behovet av investeringar bör inte minst mot denna bakgrund inordnas i syftet att ge SJ väsentligt ökad del av såväl person- som godstrafiken.

När det gäller utformningen av SJ:s taxor vill utskottet understryka vikten av att radikala åtgärder vidtas för att stimulera till ökat tågresande. I detta sammanhang kan givetvis 50-kortsutredningens arbete bli av betydelse. Införandet av 50-kort kan, som anfördes i vpk-motionen 1973:479, ge kollektivtrafiken ökad good-will.

SJ har för sin del gjort vissa försök med sänkta biljettpriser för att utröna om intäktsnivån kan höjas genom merförsäljning och om trafiktopparna kan sänkas genom generella sänkningar av biljettpriserna på dagar och tåg med dålig beläggning. Vid dessa försök har emellertid enligt utskottets mening alltför stor vikt lagts vid intäktsnivån och för liten vikt vid frågan om i vilken omfattning SJ har tillförts nya resande. Detta utesluter inte att försöksverksamhet med sänkta priser bör fortsätta i avvaktan på resultatet av det pågående utredningsarbetet med syfte inte minst att stimulera trafik på banor som anses nödvändiga av sociala och regionalpolitiska skäl, som exempelvis inlandsbanan.

Utskottet har emellertid den uppfattningen att frågetecknen beträffande framtiden när det gäller energiförsörjningen i stort nu motiverar en generell sänkning av SJ:s taxor. Beslutet att vid årsskiftet 1973-1974 höja taxorna var enligt utskottets mening felaktigt. I stället bör nu en kraftig sänkning förordas – förslagsvis med 20–25 procent. En sådan sänkning borde då inte vara av kortvarig karaktär utan framstå som en ny och varaktig giv från SJ:s sida.

I samband med behandlingen av taxefrågorna vid SJ vill utskottet erinra om sitt uttalande i betänkandet 1972:18 om avskaffande av den s. k. *snittaxan*. Utskottet ansåg att "en omprövning av systemet snarast bör komma till stånd – i syfte att eliminera de olägenheter som uppkommit vid tillämpningen av detsamma". Utskottets och riksdagens mening har inte beaktats av SJ, varför utskottet nu ytterligare i anledning av yrkande i motionen 1974:1413 vill understryka behovet av ett snabbt borttagande av denna taxa och genomförandet av en enhetlig taxebekräning oavsett om buss eller tåg användes.

I detta sammanhang kan också erinras om att vid behandlingen av propositionen 1972:133 angående omorganisationen av SJ riksdagen strök under att de kommersiella enheterna i Växjö, Borås och Umeå – i syfte inte minst att åstadkomma en även på längre sikt önskvärd aktivering av försäljnings- och serviceverksamheten – skulle inordnas i den fasta distriktsorganisationen. Utskottet förutsätter att beslutet fullföljs i enlighet med riksdagens intentioner härvidlag.

Utskottet finner under hänvisning till det ovanstående – och såsom

f. ö. i motionen 1974:1429 begärts — att riksdagen till regeringen och 1972 års trafikpolitiska utredning bör överlämna ett uttalande om att vägledande i fråga om nedläggning av järnvägar skall vara sociala, närings- och regionalpolitiska aspekter, vilka också skall utgöra grundvalen för omfattningen av de ekonomiska insatserna för trafikens upprätthållande över huvud taget.

Vidare bör skyndsamt förslag lämnas om en kraftig taxesänkning vid SJ — i enlighet med de principer som här angivits.

Av utskottets ställningstagande härvidlag följer att utskottet avstyrker motionen 1974:313, vari yrkats bl. a. att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att i avvaktan på den trafikpolitiska utredningens förslag *omedelbara åtgärder* vidtas för att öka järnvägarnas konkurrenskraft och ge dem större möjlighet att ge allmänheten en fullgod service — allt enligt ett av motionärerna i ett antal punkter angivet program, motionen 1974:309, vari, såvitt nu är i fråga, yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om *sänkning av SJ:s taxor* på vissa i annat sammanhang närmare angivna grunder, motionen 1974:1440 i vad den avser försök på vissa av SJ:s bandelar med *reducerade taxor*, motionen 1974:1444, vari yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om *temporär nedsättning* av SJ:s biljettpriser för resor till och från Norrland, samt motionen 1974:1439 i vad den avser användning av *höghastighetståg*.

Detsamma gäller med avseende på motionen 1974:479, vari bl. a. yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att nedläggning i princip inte må förekomma av vare sig *järnvägslinje* eller *buslinje* på landsväg i avvaktan på resultatet av den nämnda trafikplaneringen.

Vidare avstyrker utskottet motionerna 1974:783 om *sovvagnsförbindelser* inom ramen för en allmän satsning på SJ, 1974:790 om anordnandet och drivandet av *terminaler* för att möjliggöra ökad samtrafik mellan järnvägs- och vägtrafik, 1974:123 om samordning mellan statens järnvägars *zontaxa* samt järnvägarnas och postverkets *busstaxor* m. m., 1974:1071 i vad den avser *sänkta priser* på SJ:s person- och godstransporter samt behovet av en upprustning av SJ:s *rullande materiel* och 1974:499 rörande upprustning även av *vagnmateriel* för banor som inte hänförs till kategorin "tätortsförbindelser på huvudlinjer". Utskottet vill i anslutning härtill också erinra om att riksdagen — på förslag av utskottet — numera beviljat ett för nästa budgetår i förhållande till Kungl. Maj:ts förslag med 30 milj. kr. förhöjt investeringsanslag i syfte främst att möjliggöra en ökad anskaffning av rullande materiel, inkluderande bl. a. motorvagnar.

Utskottet finner några särskilda åtgärder från riksdagens sida ej påkallade i anledning av yrkandena i motionerna 1974:774 om utbyggnad av *mötesspår* och 1974:1440 om snaraste möjliga införande av s. k. *automatiskt tågstopp*. Då utskottet förutsätter att frågor av detta slag beaktas i den fortlöpande investeringsplaneringen inom SJ avstyrks alltså motionerna i fråga.

*dels* att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. att riksdagen

a. avslår motionerna 1974:123, 1974:309, yrkandet 1, 1974:313, yrkandet 1, 1974:479, 1974:499, 1974:783, 1974:790, 1974:1071, 1974:1439, yrkandet 1, 1974:1440, yrkandet 5, och 1974:1444,

b. i anledning av motionerna 1974:1089, yrkandet 2, och 1974:1413 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande omedelbara åtgärder för upprustning av inlandsbanan resp. avskaffande av den s. k. snittaxan,

5. beträffande *järnvägsfrågor i övrigt samt taxefrågor m. m.* (i vad avser *Nordmark-Klarälvens järnväg*) av herr Magnusson i Kristinchamn (vpk) som anser

*dels* att det stycke i utskottets yttrande på s. 18 som börjar med "Fj heller" och slutar med "statens ägo" bort ersättas med text av följande lydelse:

I motionen 1974:791 crinras om att NKLJ – Nordmark-Klarälvens järnväg – ägs av Uddeholmsbolaget. Järnvägen har bl. a. haft till uppgift att ombesörja Uddeholmsbolagets transporter. Utöver detta har den dock haft stor betydelse som transportör av varor från andra industrier och enskilda. Tidigare förekom en livlig persontrafik, särskilt på delen Hagfors–Karlstad. I nära ett årtionde har denna varit nedlagd. Efter hand som olägenheterna av detta blivit uppenbara har bl. a. de berörda kommunerna krävt att persontrafiken skulle återupptas.

I likhet med motionärerna vill utskottet understryka att det numera anses självklart att samhället skall svara för kommunikationerna. Inte minst gäller detta mot bakgrunden av deras betydelse i regionalpolitiskt hänseende. Ett upprustat NKLJ skulle utan tvivel också betyda mycket för en regionalpolitisk satsning på norra delen av Värmland. Av den anledningen och för att f. ö. också få till stånd en rationell samordning av NKLJ med SJ-trafiken bör SJ lämpligen överta NKLJ från Uddeholmsbolaget och införliva den med det övriga järnvägsnätet.

*dels* att utskottets hemställan under 9 b bort ha följande lydelse:

b. med bifall till motionen 1974:791 hos Kungl. Maj:t hemställer om en utredning om möjligheterna till ett överförande av Nordmark-Klarälvens järnväg i statens ägo,

