

Trafikutskottets betänkande

1977/78:18

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

Motionerna	Behandlas i	
	utskottets yttr. s.	hemst. p.
I motionen 1977/78:245 av Åke Gustavsson m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att på bansträckan Nässjö–Hultsfred–Oskarshamn prioritering sker för trafik med de nya motorvagnar som levereras år 1979.	23	15
I motionen 1977/78:247 av Gunnel Jonäng m. fl. (c) hemställs		
1. att riksdagen som sin mening uttalar vikten av att SJ använder järnvägen vid transport av styckegods,	20	11
2. att riksdagen som sin mening uttalar att vagnslasttrafiken bibehålls vid Vallsta järnvägsstation i Bollnäs kommun,	23	14
3. att riksdagen som sin mening uttalar att vagnslasttrafiken bibehålls på Hudiksvall–Ljusdalslinjen.	23	14
I motionen 1977/78:300 av Ulla Tillander (c) hemställs att riksdagen begär ett regeringens initiativ att inom ramen för det nordiska samarbetet lösa frågan om trafiken över Öresund i enlighet med vad som anförts i motionen.	30	25
I motionen 1977/78:380 av Alf Lövenborg (apk) föreslås att riksdagen beslutar		
1. att hos regeringen skyndsamt begära förslag om upprustning av malmbanan, främst av delen Malmberget–Luleå,	25	17
2. att hos regeringen begära snar översyn av formerna för malmfrakt och fraktavtal samt förslag som gynnar malmtransport per järnväg.	25	17
I motionen 1977/78:399 av Eva Winther (fp) hemställs		
1. att riksdagen hos regeringen begär en plan för ombyggnad av malmbanans sträckning Kiruna–Boden,	25	17
2. att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförts i vad gäller taxesättningen hos SJ och flygbolagen.	15	3
I motionen 1977/78:467 av Martin Segerstedt m. fl. (s) föreslås att riksdagen hos regeringen begär att det planerade dubbelspåret mellan Ånge och Bräcke snarast byggs ut.	23	15

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

I motionen 1977/78:468 av Rune Torwald m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om åtgärder för att förbättra samarbetet mellan de statliga verken på sätt som angivits i motionen. 15 4

I motionen 1977/78:575 av Anders Björck och Erik Hovhammar (båda m) hemställs att riksdagen beslutar att ge regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande järnvägslinjen Nässjö–Nybro. 23 14

I motionen 1977/78:576 av Sture Ericson och Kerstin Andersson i Kumla (båda s) hemställs att riksdagen beslutar anhålla hos regeringen om att den prövar möjligheten av ett överförande av Laxå–Röfors Järnväg till statens järnvägar. 23 15

I motionen 1977/78:580 av Margot Håkansson och Rolf Sellgren (båda fp) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 2),

1. att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att göra kollektivtrafiken handikappanpassad, 26 18

2. att riksdagen uttalar att alla de 150 nya järnvägsvagnarna som byggs på Kalmar Verkstad skall i största möjliga utsträckning göras handikappanpassade. 26 18

I motionen 1977/78:583 av Olle Wästberg i Stockholm m. fl. (fp) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag som ger kommunerna möjligheter att införa s. k. trängselavgifter för biltrafiken. 26 20

I motionen 1977/78:634 av Nils Hörberg (fp) hemställs att riksdagen enligt vad som föreslagits i motionen 1977/78:631 – såsom ett led i Sveriges strävan att medverka till en ny ekonomisk världsordning – hos regeringen begär förslag syftande till minskad oljeförbrukning inom Sveriges samfärdsel med mellan en tredjedel och hälften och omfattande bl. a.

1. stöd åt kanal-, insjö- och kustsjöfart via skattemedel och åt kanal- och insjöfarten särskilt genom utjämning av avgifter mellan sådana transportsträckor och kustsjöfartens, 15 5

2. begränsning av hastigheten vid landsvägskörning till 70 km/tim. med höjning till 90 km/tim. främst på vissa vägar i Norrland. 15 5

3. sänkning av biljettpriset med en tredjedel på 2:a klass järnvägsresor (bussresor där järnväg ej finns). 15 5

I motionen 1977/78:641 av Börje Stensson och Margareta Andrén (båda fp) hemställs att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för intensivare information för att öka utnyttjandet av kollektiva trafikmedel. 15 5

	Behandlas i utskottets yttr. s. hemst. p.	
I motionen 1977/78:762 av Ingrid Andersson (m) hemställs att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande en enkel skyltning av stationer på rälsbussar.	18	9
I motionen 1977/78:765 av Lennart Bladh m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller		
1. att proposition innehållande förslag om en ny och mera samhällsekonomiskt inriktad trafikpolitik snarast föreläggs riksdagen,	14	1
2. att i avvaktan på ett nytt trafikpolitiskt beslut SJ inte tillåts vidta några mera övergripande förändringar eller omorganisationer som i nämnvärd omfattning försämrar servicen inom SJ:s verksamhetsområde,	20	11
3. att SJ:s instruktion ändras så att inga organisationsförändringar som berör kommunernas verksamhet får vidtas utan kommunernas hörande.	20	12
I motionen 1977/78:767 av Margot Håkansson och Elver Jonsson (båda fp) hemställs		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av en större satsning på samarbetet mellan de statliga verken i kommunikationshänseende,	15	4
2. att riksdagen uttalar att en ökad del av SJ:s styckegodstrafik bör överföras till spårbunden trafik,	20	11
3. att riksdagen hos regeringen begär att SJ:s prispolitik utformas så att den stimulerar styckegodsbefordran på SJ.	20	11
I motionen 1977/78:770 av Torkel Lindahl och Hans Petersson i Röstånga (båda fp) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om utredning och förslag rörande koncession på flygtrafiklinjer i enlighet med vad som anförts i motionen.	29	22
I motionen 1977/78:771 av Arne Magnusson m. fl. (c, s, m, fp) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att överläggningar upptages med SJ beträffande nödvändigheten av att återinföra sovagn på sträckan Stockholm–Jönköping.	24	16
I motionen 1977/78:773 av Eric Rejdnell (fp) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att SJ i avvaktan på en samlad trafikpolitisk proposition icke vidtar några indragningar av trafiken i Kalmar län.	18	8
I motionen 1977/78:774 av Torsten Sandberg (c) hemställs att riksdagen i skrivelse till regeringen begär sådana författningsmässiga ändringar att kommun kan utta färdavgifter inom områden och för ändamål som angivits i motionen.	26	20

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

I motionen 1977/78:775 av Margit Sandéhn m. fl. (s) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att i avvaktan på den trafikpolitiska propositionen ingen försämring av servicen för de resande eller godstransporten vidtas i enlighet med vad som anförts i motionen. 18 8

I motionen 1977/78:778 av Sten-Ove Sundström m. fl. (s) hemställs att riksdagen, i avvaktan på ett nytt trafikpolitiskt beslut, uttalar att SJ inte medges vidta några övergripande förändringar av styckegodshanteringen som försämrar servicen inom SJ:s verksamhetsområde. 20 11

I motionen 1977/78:779 av Rune Torwald och Olle Eriksson (båda c) hemställs att riksdagen måtte begära att regeringen snarast utreder konsekvenserna av ett godkännande av ABC-charter. 27 21

I motionen 1977/78:782 av Rolf Örjes och Rolf Rämgård (båda c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär en ingående prövning av möjligheten att återupprätta järnvägstrafiken på sträckan Malungsfors-Sälen samt att erforderliga arbeten därvid kan ske som beredskapsarbete. 23 15

I motionen 1977/78:887 av Lars Werner m. fl. (vpk) föreslås, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 2),

1. att riksdagen hos regeringen hemställer om att förslag på grundval av HAKO-utredningen (SOU 1975:68) snarast föreläggs riksdagen, 26 18

2. att riksdagen uttalar att detta förslag bör innehålla dels förslag om åtgärder som omedelbart kan företas, dels ett femårsprogram för handikappanpassning av kollektivtrafiken. 26 18

I motionen 1977/78:1200 av Gösta Andersson m. fl. (c, m) hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statens järnvägars aviserade ändringar avseende vagnslasttrafiken och persontrafiken i Kalmar län, 18 8

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ genom aktiva marknadsföringsåtgärder skall söka bibehålla och öka sin andel av persontrafiken och godstransporterna i landet. 18 8

I motionen 1977/78:1202 av Bengt Bengtsson och Georg Pettersson (båda c) föreslås

1. att riksdagen hos regeringen hemställer att i enlighet med HAKO-utredningens förslag en trafikplaneringsnämnd eller motsvarande organ omgående inrättas med uppgift att under medverkan från handikapporganisationerna utveckla anvisningar för och stödja forskning om handikappanpassad kollektivtrafik, 26 18

	Behandlas i utskottets yttr. s. hemst. p.	
2. att riksdagen hos regeringen hemställer att den ger SJ direktiv om att de beställda personvagnarna utformas i enlighet med de anvisningar som lämnas i handikappinstitutets yttrande över inredningsförslag till vagnar- na.	26	18
I motionen 1977/78:1204 av Rolf Dahlberg m. fl. (m) hemställs att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande nedlägg- ning av s. k. olönsamma bandelar av statens järnvägars trafiknät.	17	7
I motionen 1977/78:1205 av Georg Danell (m) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om åtgärder för att dels öka antalet resmål i gällande charterbestämmelser, dels tillåta s. k. weekend-trafik för charter på de europeiska huvudstäderna.	27	21
I motionen 1977/78:1207 av Olle Eriksson (c) och Rune Johansson i Åmål (s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär prövning av möjligheterna till statliga insatser för att säkra Dalslands kanals framtida verksamhet.	29	24
I motionen 1977/78:1212 av Nils Hjorth m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär en utredning om inrikesflygets organisation och linjenät.	28	22
I motionen 1977/78:1215 av Bertil Johansson m. fl. (c, s, m) hemställs att riksdagen hos regeringen begär		
1. att länsflygplatsen i Växjö överförs till statlig primärflygplats,	27	21
2. att under övergångstiden motsvarande ekonomisk ersättning utgår, i enlighet med i motionen framlagt förslag.	27	21
I motionen 1977/78:1216 av Gunnel Jonäng (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär en översyn av servicen inom SJ.	18	9
I motionen 1977/78:1218 av Gösta Karlsson och Tage Sundkvist (båda c) hemställs att riksdagen uttalar att inför den fortsatta trafikplaneringen inga sådana åtgärder initieras eller företas från SJ:s sida som förhindrar eller försvårar en harmonisering av trafikpolitiken med andra angelägna samhälls- uppgifter.	20	11
I motionen 1977/78:1219 av Ove Karlsson m. fl. (s) föreslås att riksdagen hemställer hos regeringen att uppdra åt SJ att skyndsamt utreda möjlighe- terna för en upprustning av Västerdalsbanan i enlighet med vad som i motionen anförts.	23	15

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

I motionen 1977/78:1220 av Helge Klöver m. fl. (s) hemställs		
1. att riksdagen anhåller om erforderliga åtgärder för att eliminera de negativa lokaliseringspolitiska effekterna av SJ:s nya styckegodstaxa,	20	11
2. att riksdagen hos regeringen anhåller att proposition om ny trafikpolitik snarast framläggs.	14	1
I motionen 1977/78:1221 av Sven Lindberg m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar uttala att planerade indragningar av statens järnvägars person- och godstrafik uppskjuts i avvaktan på ett regeringsförslag om den framtida trafikpolitiken.		
	20	11
I motionen 1977/78:1222 av Eivor Marklund m. fl. (vpk) föreslås		
1. att riksdagen uttalar sig för snara förändringar av SJ:s taxepolitik som en del i en bättre samordning mellan verksamheten i de statliga företagen,	25	17
2. att riksdagen uttalar sig emot att transport av tungt gods sker på landsväg,	20	11
3. att riksdagen uttalar sig för en upprustning av malmбанans hela sträckning, även dess södra del,	25	17
4. att riksdagen uttalar sig för bibehållande och utvidgning av verksamheten vid Luleå hamn.	25	17
I motionen 1977/78:1223 av Kjell Mattsson m. fl. (c, m, fp) hemställs att riksdagen uttalar att SJ inom ramen för sitt anslag till det ersättningsberättigade bannätet upprustar Lysekilsbanan så att person- och godstrafik kan fortgå utan de inskränkningar som nu måst vidtagas.		
	23	15
I motionen 1977/78:1229 av Börje Nilsson (s) hemställs		
1. att riksdagen anmodar regeringen att snarast möjligt förelägga riksdagen proposition på grundval av HAKO-utredningens förslag,	26	18
2. att riksdagen hos regeringen begär att en trafikplaneringsnämnd inrättas i enlighet med HAKO-utredningens förslag,	26	18
3. att riksdagen begär att regeringen ger anvisningar om att de nybeställda 150 järnvägsvagnarna i största möjliga utsträckning görs tillgängliga för handikappade resenärer.	26	18
I motionen 1977/78:1232 av Elvy Nilsson och Rune Johansson i Åmål (båda s) hemställs		
1. att riksdagen måtte besluta hos regeringen anhålla att en parlamentarisk utredning tillsätts med uppgift att pröva möjligheterna till en attraktivare och lättillgängligare regional kollektivtrafik som ett komplement till långtidsstrafiken, i enlighet med vad som anförts i motionen,	14	2

	Behandlas i utskottets yttr. s. hemst. p.	
2. att riksdagen måtte besluta hos regeringen anhålla att en parlamentarisk utredning tillsätts med uppgift att undersöka möjligheten av att inom landet tillverka erforderligt antal motorvagnar för SJ:s behov.	18	10
I motionen 1977/78:1233 av Elvy Nilsson m. fl. (s) hemställs		
1. att riksdagen måtte besluta att anmoda regeringen att snarast möjligt förelägga riksdagen proposition innehållande förslag till en ny och mera samhällsekonomiskt inriktad trafikpolitik.	14	1
2. att, i avvaktan på ett nytt trafikpolitiskt beslut, riksdagen beslutar uttala att SJ inte må tillåtas vidta några mera övergripande förändringar eller omorganisationer som i nämnvärd omfattning försämrar servicen inom SJ:s verksamhetsområde.	20	11
3. att riksdagen beslutar hos regeringen anhålla att SJ:s instruktion ändras så att inga organisationsförändringar eller rationaliseringar, som kan komma att påverka kommunernas utveckling, får vidtas utan kommunernas hörande.	20	12
I motionen 1977/78:1234 av Kerstin Nilsson m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär en utredningen om upprustning av bandelen Boden-Haparanda.	23	15
I motionen 1977/78:1235 av Lennart Nilsson m. fl. (s) föreslås att riksdagen beslutar att hos regeringen begära		
1. att möjligheterna till upprustning av järnvägsnätet på Bohusbanan genom arbetsmarknadspolitiska insatser utreds,	23	15
2. att frågan om en järnvägsbro mellan Norge och Sverige över Svinesund utreds,	23	15
3. att inga inskränkningar vidtages på Bohusbanan innan riksdagen fattat beslut om den framtida trafikpolitiken.	23	15
I motionen 1977/78:1238 av Karl-Eric Norrby m. fl. (c) hemställs		
1. att riksdagen som sin mening uttalar vikten av att SJ i största utsträckning använder järnvägen vid transport av styckegods,	20	11
2. att riksdagen uttalar att någon nedläggning av bandelar icke får ske i avvaktan på förslag till en ny trafikpolitik,	17	7
3. att riksdagen som sin mening uttalar att Värmland och Dalsland prioriteras när det gäller trafik med de nya motorvagnarna,	23	14
4. att riksdagen hos regeringen anhåller att SJ får i uppdrag att utreda möjligheterna att förse tågen med radioanläggningar för internkommunikation och avlyssning av ljudradio.	18	9

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

I motionen 1977/78:1242 av Birger Rosqvist m. fl. (s) föreslås att riksdagen uttalar att övergripande förändringar i SJ:s service på godssidan inte medför en avvaktan på behandling av nytt angeläget trafikpolitiskt regeringsförslag.	20	11
I motionen 1977/78:1246 av Roland Sundgren m. fl. (s) hemställs		
1. att riksdagen beslutar anmoda regeringen att snarast möjligt förelägga riksdagen ett förslag om en ny och mera samhällsekonomiskt inriktad trafikpolitik,	14	1
2. att riksdagen anholder att regeringen uppdrar åt SJ att utarbeta en mer decentraliserad organisation för godstransporterna,	20	11
3. att, i avvaktan på ett nytt trafikpolitiskt beslut, riksdagen uttalar att en omorganisation av mer övergripande slag av godshanteringen vid SJ icke genomförs.	20	11
I motionen 1977/78:1247 av Ulla Tillander och Bertil Fiskesjö (båda c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär utredning och förslag angående upprustning av västkustbanan mellan Malmö och Göteborg.	23	15
I motionen 1977/78:1248 av Ulla Tillander m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär utredning angående möjligheterna att snarast utvidga statsbidragsbestämmelserna till att även omfatta sådan fast anläggning som erfordras för elektrisk bussdrift.	26	19
I motionen 1977/78:1251 av Knut Wachtmeister m. fl. (m) hemställs att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen framförts beträffande tågförbindelserna mellan Malmö och Göteborg.	24	16
I motionen 1977/78:1252 av Knut Wachtmeister m. fl. (m) hemställs att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen anförts rörande statens järnvägars trafikutbud.	18	8
I motionen 1977/78:1255 av David Wirmark och Hans Petersson i Röstånga (båda fp) hemställs att riksdagen hos regeringen anholder om tillsättande av en sådan fristående kommission eller utredning för prövning av charterfrågor som anges i motionen.	27	21
I motionen 1977/78:1256 av Olle Östrand m. fl. (s) hemställs att riksdagen i avvaktan på ett nytt trafikpolitiskt beslut uttalar att SJ inte medges vidta några övergripande förändringar av styckegodshanteringen som försämrar servicen inom SJ:s verksamhetsområde.	20	11

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

I motionen 1977/78:1406 av Karl-Erik Häll m. fl. (s) föreslås att riksdagen i enlighet med vad som sägs i motionen 1977/78:1405 hos regeringen hemställer att åtgärder snarast vidtas för en upprustning av järnvägen mellan Gällivare och Luleå.

25 17

I motionen 1977/78:1569 av Arne Fransson (c) och Catarina Rönnung (s) hemställs att riksdagen utalar att några indragningar av turer från SJ:s sida inte får förekomma på bandelen Nässjö–Nybro i avvaktan på den framtida trafikpolitikens utformning.

23 14

I motionen 1977/78:1576 av Lilly Hansson m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar uttala att den planerade omorganisationen av styckegodstrafiken och en förändring av taxesystemet uppskjuts i avvaktan på ett regeringsförslag om den framtida trafikpolitiken.

20 11

I motionen 1977/78:1577 av Alfred Håkansson och Stig Josefson (båda c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att initiativ tas så att SJ:s persontrafik med järnväg i Malmöhus län tills vidare bibehålls i nuvarande omfattning.

23 15

I motionen 1977/78:1579 av Torkel Lindahl (fp) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller

1. att regeringen låter utreda SJ:s organisation och kalkylmetoder, 17 7
2. att i avvaktan härpå inga inskränkningar företas av SJ:s persontrafik med tåg utan riksdagens hörande. 17 7

I motionen 1977/78:1580 av Hans Lindblad och Rolf Sellgren (båda fp) hemställs att riksdagen uttalar sig för en flygförbindelse Trondheim–Östersund–Sundsvall–Vasa med särskilt beaktande av möjligheterna att därmed också stimulera Åreprojektet.

29 23

I motionen 1977/78:1582 av Sven Mellqvist m. fl. (s) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–3, 5–8),

1. att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om den trafikpolitiska målsättningen och utgångspunkterna för den framtida trafikpolitiken, 14 1
2. att riksdagen hos regeringen begär en redovisning av erfarenheterna av den regionala trafikplaneringen samt riktlinjer för det fortsatta regionala trafikplaneringsarbetet, 22 13
3. att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående hamn- och flygplatsplanering, 22 13

	Behandlas i utskottets yttr. s. hemst. p.	
5. att riksdagen hos regeringen begär att åtgärder vidtas för att utveckla den kollektiva trafiken samt skapa förutsättningar för regionala trafikrabatter och ett nytt bussbidragssystem,	14	2
6. att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts angående handikappanpassning av kollektivtrafiken,	26	18
7. att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts om en sammanhållen syn på statens ansvar för väg- resp. järnvägstrafik,	14	1
8. att riksdagen hos regeringen begär att omedelbara åtgärder vidtas för att utveckla en effektiv och förbättrad godstrafikförsörjning, syftande till en förstärkning av järnvägens konkurrenskraft och en riktig avvägning mellan landsvägstrafik, järnvägstrafik och sjöfart.	17	6
I motionen 1977/78:1583 av Bertil Måbrink m. fl. (vpk) föreslås att riksdagen uttalar att SJ:s förslag till centralisering av styckegodshanteringen bör anstå tills den samlade trafikpolitiska propositionen föreläggs riksdagen för sakbehandling samt ger regeringen denna mening till känna.	20	11
I motionen 1977/78:1586 av Johan Olsson m. fl. (c) hemställs att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om åtgärder för att öka möjligheterna att resa med kollektiva transportmedel.	18	8
I motionen 1977/78:1587 av Karl Erik Olsson (c) hemställs att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om SJ:s trafikbegränsningar.	18	8
I motionen 1977/78:1593 av Per Petersson (m) hemställs att riksdagen hos regeringen begär förslag i motionens syfte för att ge norra Sverige lägre kommunikationskostnader.	14	3
I motionen 1977/78:1594 av Per Petersson m. fl. (m) hemställs att riksdagen anholder att regeringen efter snabbutredning framlägger förslag som medför att malmbanan utnyttjas bättre.	25	17
I motionen 1977/78:1597 av Torsten Sandberg (c) hemställs att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om person- och godstrafiken på järnvägssträckan Södertälje–Nyköping.	23	14
I motionen 1977/78:1600 av Sven-Gösta Signell m. fl. (s) hemställs att riksdagen i avvaktan på ett nytt trafikpolitiskt beslut uttalar att SJ inte medges vidtaga några övergripande förändringar av styckegodshanteringen som försämrar servicen inom SJ:s verksamhetsområde.	20	11

Behandlas i
utskottets
yttr. s. hemst. p.

I motionen 1977/78:1602 av Ivan Svanström (c) hemställs att riksdagen ger regeringen till känna att de av SJ aviserade försämringarna av järnvägstrafiken i Kalmar län ej bör genomföras. 18 8

I motionen 1977/78:1603 av Ivan Svanström (c) hemställs att riksdagen beslutar uttala som önskvärt att överläggningar genomförs mellan skolmyndigheter och SJ för att åstadkomma största möjliga användning av tåg för skolelevers transporter. 18 8

I motionen 1977/78:1607 av Lars Werner m. fl. (vpk) föreslås

1. att riksdagen uttalar sig för en trafikpolitik som utgår från samhälls-ekonomiska beräkningar och som innebär en utveckling av kollektiva transportmedel, järnvägarna, de inre vattenvägarna och kustsjöfarten, 14 1

2. att riksdagen uttalar sig för en trafikorganisation med ett statligt trafikföretag med regionala styrelser bestående av lekmän från resp. regioner, 14 1

3. att riksdagen hos regeringen hemställer om en samlad trafikpolitisk utredning enligt punkterna 1 och 2 och med beaktande av vad som i övrigt anförs i motionen. 14 1

I motionen 1977/78:1610 av Eva Winther (fp) hemställs att riksdagen uttalar att det tunga, långväga transportarbetet i princip skall ske på järnväg. 20 11

I motionen 1977/78:1705 av Torsten Sandberg m. fl. (c) hemställs att riksdagen i enlighet med vad som sägs i motionen 1977/78:1704 ger regeringen till känna vad som anförts om vikten av att förslag snarast framläggs som ökar kommuns möjligheter att gynna kollektivtrafik och investeringar i infartsparkeringar m. m. 26 19

I motionen 1977/78:1714 av Stig Josefson och Alfred Håkansson (båda c) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandena 2 och 4), att riksdagen i enlighet med vad som sägs i motionen 1977/78:1713 beslutar att hos regeringen anhålla om

2. att några ytterligare järnvägsnedläggelser ej får ske och att statens järnvägar får i uppdrag att överväga hur järnvägen Eslöv-Tomelilla kan utnyttjas för den ökande Polentrafiken, 24 16

4. att det i fråga om fasta förbindelser över Öresund ges prioritet åt en förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. 30 25

Utskottet

Den trafikpolitiska målsättningen m. m.

Vid sin behandling av motioner om den statliga trafikpolitiken vid 1976/77 års riksmöte erinrade utskottet (TU 1976/77:18) om riksdagens tidigare gjorda uttalanden om att en grundlig omprövning av trafikpolitiken snarast måste komma till stånd – i syfte att ge medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhälls-ekonomiska kostnader. En effektivare och mera långtgående samordning än f. n. med regional- och lokaliseringspolitiken – och med hänsynstaganden jämväl till arbetsmarknads-, energi- och miljöpolitiska synpunkter – måste därvid ske.

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

Den kollektiva persontrafiken skall vara tillgänglig och attraktiv. En väl utbyggd kollektivtrafik är angelägen för att ge tillgänglighet till arbete och service m. m. En god persontrafikförsörjning måste inom ramen för den kollektiva trafiken garanteras av samhället.

Järnvägarna måste även i framtiden spela en betydande roll för både person- och godstransporterna. En ökad samordning mellan järnvägs- och landsvägstrafik måste komma till stånd. Detta förutsätter bl. a. att SJ ges investeringsresurser så att järnvägen framgångsrikt kan hävda sig inom ramen för ett samordnat transportsystem. Fjärrtransporter av tungt gods bör i så stor utsträckning som möjligt gå på järnväg. En ökad samordning av terminalverksamheten måste komma till stånd och utvecklingen av systemtransporter och rationella transportlösningar fortsätta så att transporttiderna förkortas och godsets hantering underlättas.

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

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

Den integrerade trafikpolitik som sålunda bör eftersträvas kan från

regionalpolitiska och andra utgångspunkter fungera väl endast om den utformas så att snärjande detaljregleringar undviks. Effektiviteten i transportapparaten och kvaliteten på transporttjänsterna främjas bäst genom en med tillbörligt beaktande av dessa aspekter i möjligaste mån fri och lika konkurrens mellan trafikmedel och trafikföretag.

De av föredragande departementschefen i budgetpropositionen gjorda uttalandena i berörda frågor överensstämmer i allt väsentligt med de sålunda angivna riktlinjerna. I anslutning härtill konstateras i propositionen att utrymmet för reformer inom transportsektorn måste avvägas mot behovet av samhällsinsatser på andra områden. Med hänsyn härtill kommer det trafikpolitiska reformarbetet – i avvaktan på en sammanhållen trafikpolitisk proposition – att ske i form av successivt framlagda förslag till trafikpolitiska reformer. Genom att den sammanhållna trafikpolitiska propositionen uppskjutits ges möjlighet att vid utformningen av den framtida trafikpolitiken även beakta den väsentliga frågan om kostnadsansvaret samt att ytterligare fördjupa och bredda det utredningsmaterial som avsågs ingå i den proposition som enligt tidigare planer skulle ha förelagts riksdagen hösten 1977.

Utskottet vill i anslutning härtill erinra om att den trafikpolitiska utredningen numera slutfört sitt arbete och inom kort förväntas lägga fram förslag berörande bl. a. frågorna om det s. k. kostnadsansvaret samt SJ:s verksamhet och taxor m. m.

Vidare konstaterar utskottet att regeringen, med hänsyn till angelägenheten av att förbättra betingelserna för den kollektiva trafiken, numera förelagt riksdagen förslag (prop. 1977/78:92) om ett nytt och förstärkt bussbidragssystem. I samband härmed föreslås åtgärder i syfte att få till stånd ett samordnat huvudmannaskap för den lokala och regionala trafiken.

Förslag till ändringar i yrkestrafikförordningen har också lagts fram (prop. 1977/78:137). Förslagen, som rör både gods- och persontrafiken på landsväg, syftar till förenklingar för såväl trafikutövarna som tillståndsmyndigheterna samt till ett effektivare utnyttjande av transportapparaten. Vidare behandlas kommuns möjlighet att inneha tillstånd till yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare samt frågan om tillståndsgivningen beträffande SJ:s och postverkets linjetrafik.

De aktuella problemen för den svenska sjöfarten har föranlett såväl stöd till näringen ekonomiskt som tillsättande av en sjöfartspolitisk utredning (K 1977:05) med uppgift att ur olika aspekter belysa den svenska sjöfartens förutsättningar och lämna förslag till åtgärder.

I anslutning härtill må erinras om att riksdagen nyligen godkänt regeringens förslag att ett nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna skall införas och att de statliga passageavgifterna i Trollhätte kanal och Södertälje kanal i samband därmed skall reduceras. Systemet införs successivt efter den 1 januari 1978. Det nya avgiftssystemet innebär bl. a. fördelar för den mindre skeppsfarten.

Före årets slut kommer vidare enligt vad kommunikationsministern nyligen meddelat proposition att framläggas om slopande av kanalavgifterna fr. o. m. år 1979 i syfte att göra insjöhamnarna avgiftsmässigt fullt jämställda med kusthamnarna.

I förevarande sammanhang må slutligen framhållas att en proposition om den statliga trafikpolitiken enligt uttalande av kommunikationsministern kan förväntas bli förelagd riksdagen i början av år 1979. Utskottet finner det i hög grad angeläget att så sker.

Under hänvisning till det anförda och i avvaktan på den sålunda aviserade propositionen avstyrker utskottet motionen 1977/78:1582 (punkterna 1 och 7) i vad den avser särskild framställning till regeringen beträffande den *trafikpolitiska målsättningen m. m.* och en sammanhållen syn på statens ansvar för väg- resp. *järnvägstrafik* – allt enligt de synpunkter härpå som anförts i motionen.

Av samma skäl avstyrker utskottet yrkandena i motionerna 1977/78:765 (punkten 1), 1977/78:1233 (punkten 1) och 1977/78:1246 (punkten 1) om särskild skrivelse till regeringen med begäran om förslag om en ny mera *samhällsekoniskt* inriktad trafikpolitik samt motionen 1977/78:1220 (punkten 2) också om en *ny* trafikpolitik.

Under hänvisning till det förut anförda avstyrker utskottet vidare motionen 1977/78:1607 (punkterna 1–3) om att riksdagen uttalar sig för en *trafikpolitik* och en *trafikorganisation* enligt motionärernas önskemål om en radikal förändring härav samt hos regeringen hemställer om en samlad trafikpolitisk *utredning* i enlighet med motionärernas synpunkter.

Beträffande det i motionen 1977/78:1582 (punkten 5) framställda yrkandet om skrivelse till regeringen med begäran att åtgärder vidtas för att utveckla den *kollektiva* trafiken samt skapa förutsättningar för regionala *trafikrabatter* och ett nytt *bussbidragssystem* vill utskottet erinra om de förut nämnda förslag i ämnet som numera förelagts riksdagen. Under hänvisning härtill finner utskottet motionen i denna del inte påkalla någon riksdagens åtgärd.

Detsamma gäller yrkandet i motionen 1977/78:1232 (punkten 1) att riksdagen hos regeringen anholder att en parlamentarisk utredning tillsätts med uppgift att pröva möjligheterna till en mera attraktiv och lättillgänglig regional *kollektivtrafik* som ett komplement till långtidstrafiken.

I motionen 1977/78:1593 yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag i motionens syfte för att ge *norra Sverige* lägre kommunikationskostnader.

Utskottet har emellertid redan tidigare (TU 1975/76:18) förutsatt att frågor av detta slag tas upp i pågående beredningsarbete av olika utredningsförslag. Under hänvisning härtill och i avvaktan på förslag i ämnet synes motionen inte påkalla någon åtgärd från riksdagens sida.

Detsamma gäller yrkandet i motionen 1977/78:399 (punkten 2) att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om *taxesättningen* hos SJ och flygbolagen.

I motionen 1977/78:468 hemställs att riksdagen hos regeringen anholder om åtgärder för att förbättra *samarbetet* mellan de statliga verken på det sätt som närmare angetts i motionen. Även i motionen 1977/78:767 (punkten 1) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i denna motion anförts om vikten av en större satsning på samarbetet mellan de statliga verken i kommunikationshänseende.

Med anledning av dessa yrkanden vill utskottet erinra om att redan 1975 års riksdag framhöll att det bör ankomma på regeringen att närmare överväga och lägga fram förslag rörande formerna för den samordning mellan olika trafikgrenar och deras planering m. m. som erfordras. I samband härmed borde närmare prövas hur en bättre och mera effektiv samverkan – i samråd med bl. a. fackliga organisationer – mellan de olika statliga affärsverken i vad avser planering, pris- och taxesättning samt verksamheten i övrigt på såväl central som regional och lokal nivå lämpligen skulle kunna åstadkommas.

Utskottet anser alltjämt att en bättre sådan samordning bör eftersträvas. Under hänvisning härtill och i avvaktan på resultatet av nämnda överväganden finner utskottet motionsyrkandena i fråga inte påkalla någon åtgärd från riksdagens sida.

I motionen 1977/78:634 (punkterna 1–3) hemställs att riksdagen – såsom ett led i Sveriges strävan att medverka till en ny ekonomisk världsordning – hos regeringen begär förslag syftande till *minskad oljeförbrukning* inom Sveriges samfärdsel med mellan en tredjedel och hälften och omfattande bl. a. stöd åt kanal-, insjö- och kustsjöfart via skattemedel m. m., begränsning av hastigheten vid landsvägskörning samt sänkning av biljettpriset för järnvägsresor och i vissa fall bussresor. Vidare hemställs i motionen 1977/78:641 att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för intensivare information för att öka utnyttjandet av kollektiva trafikmedel – i syfte att härmed få till stånd ett *minskat oljeberoende*.

Utskottet vill med anledning av dessa yrkanden erinra om de förut nämnda förslagen i prop. 1977/78:92 om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik och den inverkan förslagens genomförande kan få i berörda hänseenden. I budgetpropositionen framhålls också att åtgärder måste vidtas för att åstadkomma en ökad handlingsberedskap på transportområdet vad gäller val av lämpliga metoder för energihushållningen och en minskning av transportsektorns stora oljeberoende. I rapporten (Ds I 1977:12) Energibesparingar inom transportsektorn har olika möjligheter till energibesparingar och användningen av alternativa drivmedel och drivkällor studerats. Rapporten har utarbetats på uppdrag av energikommissionen.

I avvaktan på resultatet av fortsatta överväganden på området och då utskottet inte nu funnit sig berett att biträda motionärernas yrkanden avstyrks motionerna i fråga.

Vissa järnvägs- och taxefrågor m. m.

Såsom utskottet tidigare framhållit (TU 1976/77:18) måste järnvägen också i framtiden spela en betydande roll för gods- och persontransporter. Även miljöhänsyn och trafiksäkerhetsskäl liksom önskvärdheten av en mera energisnål trafik gör det nödvändigt att den rälsbundna trafiken stimuleras. Taxepolitiken måste bedrivas med tanke härpå och SJ måste vidare över huvud taget försöka göra sin del av den kollektiva trafiken mera attraktiv och bättre anpassad till trafikanternas önskemål.

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

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

Utskottet har vidare framhållit att – för att nå en önskvärd utveckling av framför allt transporterna över längre avstånd – SJ:s konkurrenskraft måste förstärkas.

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

I detta sammanhang må f. ö. erinras om att den trafikpolitiska utredningen enligt meddelade direktiv haft att vid utformningen av ett nytt taxesystem beakta SJ:s kostnadsstruktur, marknadsförhållanden och servicemöjligheter. Enligt ett tidigare uttalande av utskottet förutsattes f. ö. utredningen också erhålla härför erforderligt grundmaterial.

Slutligen har utskottet framhållit som angeläget att SJ med utgångspunkt i ett samhällsekonomiskt synsätt visar en större öppenhet vid exempelvis förhandlingar med kommuner och landsting om alternativa lösningar av kollektivtrafiken.

Utskottet är i nu berörda delar alljämt av samma uppfattning.

I anslutning härtill må erinras om att SJ genom sina trafikdistrikt har lämnat information till länsstyrelser, kommuner m. fl. om planerade förändringar i tidtabellerna för persontrafik från den 28 maj 1978. SJ:s planer

innefattar i viss utsträckning begränsningar i fråga om antalet personförande tåg, i första hand på det trafiksvaga bannätet. Planerna innefattar vidare en fortsatt systematisering och förbättring av tidtabellerna på huvudlinjerna.

I anslutning till den lämnade informationen har länsstyrelser, kommuner m. fl. i skrivelser till regeringen eller på annat sätt motsatt sig de planerade tågindragningarna och hemställt att regeringen vidtar åtgärder för att förhindra att planerna genomförs. Man har därvid hävdad bl. a. att de planerade tågindragningarna motverkar de regionalpolitiska strävandena och att speciella svårigheter kan uppstå vid indragning av tåg som regelmässigt används för resor till och från skola.

Regeringen har med anledning härav och i avvaktan på kommande trafikpolitiska ställningstaganden föreskrivit att SJ skall iaktta återhållsamhet när det gäller att minska antalet personförande tåg eller att i övrigt företa ändringar i tidtabellerna för sådana tåg så att inte regionalpolitiska strävanden motverkas och så att trafikförsörjningen inte påtagligt försämras för skolelever och andra trafikanter. Hinder föreligger emellertid inte mot sådana ändringar som är oundgängligen nödvändiga för en anpassning direkt eller indirekt till en systematisering av tidtabellerna på huvudlinjerna eller som motiveras av ett mycket stort trafikbortfall under senare år. Samråd bör enligt beslutet ske med berörda länsstyrelser och kommuner.

Så snart tidtabellen för tidtabellsåret från den 28 maj 1978 fastställts, skall SJ för regeringen redovisa dels vilka tåg som kommer att dras in, dels vilka planerade indragningar och förändringar som i anledning av beslutet inte kommer att genomföras och dels vilka konsekvenser det senare medför med avseende på SJ:s driftekonomi. Förändringar av såväl kostnader som intäkter skall belysas. Affärsbanenätet och det ersättningsberättigade bannätet skall redovisas var för sig.

Regeringen kommer enligt beslutet att förelägga riksdagen förslag om den driftersättning till SJ som härav kan föranledas.

Under hänvisning till det förut anförda och i avvaktan på resultatet av utredningsarbetet på området samt den aviserade propositionen om den framtida trafikpolitiken avstyrker utskottet yrkandet i motionen 1977/78:1582 (punkten 8) att riksdagen hos regeringen nu begär omedelbara åtgärder för utvecklande av en effektiv och förbättrad *godstrafikförsörjning m. m.*

Utskottet avstyrker vidare yrkandena i motionen 1977/78:1579 (punkterna 1 och 2) att riksdagen hos regeringen begär utredning av SJ:s organisation och *kalkylmetoder* och att i avvaktan härpå inga *inskränkningar* företas av SJ:s persontrafik utan riksdagens hörande, motionen 1977/78:1204 att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen anförts rörande *nedläggning* av olönsamma bandelar och motionen 1977/78:1238 (punkten 2) om skrivelse till regeringen att någon nedläggning av bandelar inte får ske i avvaktan på förslag till ny trafikpolitik.

Av samma skäl bör vidare lämnas utan åtgärd motionerna 1977/78:773, 1977/78:1200 (punkterna 1 och 2) och 1977/78:1602 om SJ-trafiken i *Kalmar län m. m.*, 1977/78:775 om SJ:s service i *södra och sydöstra Skåne*, 1977/78:1252 om SJ:s trafikutbud, 1977/78:1603 om användning av tåg för resor till och från skolan, 1977/78:1586 om åtgärder för ökat *kollektivresande* och 1977/78:1587 om SJ:s *trafikbegränsningar*.

Som förut nämnts har utskottet redan tidigare framhållit som angeläget att en förbättrad service i olika avseenden för de resande och dem som utnyttjar SJ för godstransporter kommer till stånd. Den trafikpolitiska utredningen har också haft att vid prövningen av taxefrågorna behandla SJ:s kostnadsstruktur, marknadsförhållanden och servicemöjligheter. Under hänvisning härtill och i avvaktan på förslag i ämnet synes någon åtgärd från riksdagens sida ej f. n. påkallad med anledning av yrkandena i motionerna 1977/78:1216 om begäran om en översyn av *servicen* inom SJ, 1977/78:762 om särskild skrivelse till regeringen om *skyltning* på vissa rälsbussar rörande linjesträckningen, 1977/78:1238 (punkten 4) om begäran hos regeringen att SJ utreder möjligheterna att förse tågen med radioanläggningar för *internkommunikation* och avlyssning av *ljudradio*.

I motionen 1977/78:1232 (punkten 2) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller att en parlamentarisk utredning tillsätts med uppgift att undersöka möjligheten att inom landet tillverka erforderligt antal *motorvagnar* för SJ:s behov.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att regeringen år 1977 medgav en höjning av SJ:s investeringsram för att ge utrymme åt de första delbetalningarna avseende en beställning av 100 nya motorvagnar. På regeringens uppdrag och i enlighet med vissa uttalanden av trafikutskottet (TU 1976/77:12, p. 4) träffade SJ en överenskommelse med huvudleverantören Fiat, som innebär att Fiat garanterar tillverkning i Sverige i en omfattning motsvarande minst 20 % av motorvagnarnas leveransvärde.

Huruvida tillverkningen av motorvagnar framdeles i sin helhet skall kunna ske inom landet torde bl. a. få prövas i samband med SJ:s anbudsprövning m. m. i anslutning till beställning av sådana vagnar. Att från riksdagens sida begära att en särskild parlamentarisk utredning i angivet syfte tillsätts är utskottet inte berett att tillstyrka och avstyrker därför motionen i denna del.

Med anledning av de av SJ tillkännagivna planerna på en ändring av organisationen för *SJ:s stycke-godstrafik* har en rad motionsyrkanden framförts. Motionärerna har därvid uttryckt stor oro för främst de regionalpolitiska konsekvenserna härav. Ett genomförande av planerna anses motverka de av statsmakterna uppställda trafik- och regionalpolitiska målen samt på ett olämpligt sätt föregripa kommande ställningstaganden till utformningen av den framtida trafikpolitiken. Planerna kommer således enligt motionärerna att påverka näringsliv och sysselsättning i berörda områden negativt. Särskilt

påtagliga anses konsekvenserna bli i sysselsättningssvaga regioner, där samhället engagerat sig med regionalpolitiskt stöd och näringspolitiska insatser för att få i gång verksamhet av olika slag. Härtill kommer en försämring av villkoren och förutsättningarna för den spårbundna trafiken över huvud taget samt de ogynnsamma verkningar som blir följden härav ur energi- och miljösynpunkter samt inte minst ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att några slutgiltiga beslut av den vittomfattande karaktär motionärerna befarat ännu ej fattats. De aktualiserade frågorna är emellertid även enligt utskottets uppfattning av stor betydelse, och utskottet har därför inför sitt ställningstagande till desamma funnit anledning höra representanter för SJ och de närmast berörda personalorganisationerna.

Anledningen till de planerade åtgärderna är, såsom därvid erinrats om, att styckegodshanteringen i sin nuvarande form visat bristande lönsamhet. Inom SJ företagna undersökningar har sålunda givit vid handen att inkomstbortfallet kan beräknas uppgå till minst 250 milj. kr. per år. Ändringar i transportplaneringen har mot bakgrund härav framstått som ofrånkomliga. Lämpliga förutsättningar härför har av företaget ansetts vara en minskning av antalet järnvägsterminaler från förutvarande 34 till 32, bibehållande av de nuvarande 550 stationerna och överföring i viss utsträckning till landsvägs-transporter av vissa delar av det nu järnvägstransporterade godset.

Efter ytterligare överväganden och samråd med företrädare för personalorganisationerna har direktiv utfärdats för den fortsatta handläggningen av frågan. Dessa direktiv innebär att *planeringen* skall ske med utgångspunkt i förut nämnda antal järnvägsterminaler och stationer. Vagnplanen skall vidare minskas i viss utsträckning liksom omlastningen, innebärande en koncentrerings av transporterna till ett färre antal turer. Lokala MBL-förhandlingar skall vidare upptas beträffande ändringar av distributionen från järnvägsterminalerna till kunderna på stationsorterna. Med godstransportörerna skall slutas nya avtal som ger transportekonomiskt fördelaktigaste kostnad. Åtgärderna skall vidtas efter kontakt med berörda kommuner.

Utskottet finner det i och för sig och i likhet med motionärerna önskvärt att mera genomgripande förändringar av SJ:s organisation och trafikuppgifter anstår i avvaktan på de aviserade förslagen om den framtida trafikpolitiken och förutsätter också att så sker. Såsom av det tidigare anförda framgår kan dock redan nu vissa förändringar i syfte att motverka en alltför ogynnsam företagsekonomisk utveckling för SJ:s del vara påkallade. Utskottet anser sig inte heller kunna helt motsätta sig att sådana sker men förutsätter därvid att desamma inte ges en sådan utformning eller får sådana konsekvenser att de regionalpolitiska strävandena motverkas. Uttalanden av sådan innebörd har också vid flera tillfällen gjorts av kommunikationsministern. Denne har vidare framhållit att om förändringarna skulle strida mot sysselsättningsmål eller andra mål för regionalpolitiken och samhälls ekonomin kommer regeringen att överväga åtgärder för att mildra de negativa effekterna. Eftersom

en minskning av SJ:s underskott innebär en besparing för staten får regeringen då överväga i vilken mån staten har råd att avstå från en sådan besparing för att uppnå andra effekter som är önskvärda för samhällsekonomin. I sammanhanget får också bedömas om samma önskvärda effekter kan uppnås billigare på annat sätt än genom att inskränka SJ:s möjligheter att genomföra företagsekonomiskt motiverade rationaliseringar.

Utskottet vill för sin del kraftigt understryka de sålunda gjorda uttalandena. Ett primärt mål för styckegodshanteringens organisation måste enligt utskottets uppfattning vara att tillgodose kundernas rimliga krav på service. En utgångspunkt för ett genomförande av de nu planerade förändringarna bör vidare vara att systemet med rälsbundna transporter i möjligaste mån bibehålls. Utskottet förutsätter också att i det föregående anförda regional- och trafikpolitiska synpunkter m. m. i all möjlig utsträckning beaktas av SJ samt att regeringen med största uppmärksamhet följer utvecklingen på området och vidtar med anledning härav eventuellt erforderliga åtgärder.

Under hänvisning till vad nu anförts finner utskottet några åtgärder från riksdagens sida med anledning av yrkanden om *SJ:s styckegodstrafik m. m.* i motionerna 1977/78:247 (punkten 1), 1977/78:767 (punkterna 2 och 3), 1977/78:778, 1977/78:1220 (punkten 1), 1977/78:1222 (punkten 2), 1977/78:1238 (punkten 1), 1977/78:1242, 1977/78:1246 (punkterna 2 och 3), 1977/78:1256, 1977/78:1576, 1977/78:1583, 1977/78:1600 och 1977/78:1610 ej nu erforderliga.

Detsamma gäller yrkandena i motionerna 1977/78:765 (punkten 2) och 1977/78:1233 (punkten 2) om att SJ i avvaktan på ett nytt trafikpolitiskt beslut inte tillåts vidta några mer genomgripande *förändringar eller omorganisationer* som i nämnvärd omfattning försämrar servicen inom SJ:s verksamhetsområde. 1977/78:1218 att inga åtgärder får företas från SJ:s sida som försvårar en *harmonisering* av trafikpolitiken med andra angelägna samhällsuppgifter och 1977/78:1221 att riksdagen beslutar uttala att planerade indragningar av *SJ:s person- och godstrafik* uppskjuts i avvaktan på ett regeringsförslag om den framtida trafikpolitiken.

Yrkandena i motionerna 1977/78:765 (punkten 3) och 1977/78:1233 (punkten 3) – att *SJ:s instruktion* ändras i sådan riktning att inga organisationsförändringar eller rationaliseringar som berör kommunernas verksamhet får vidtas utan kommunernas hörande – har utskottet ej funnit sig berett tillstyrka.

Regionala och interregionala planeringsfrågor m. m.

I budgetpropositionen erinras om den sektorövergripande trafikplanering som under åren 1972–1974 genomfördes i varje län i enlighet med anvisningar utfärdade av chefen för kommunikationsdepartementet på förslag av trafikplaneringsutredningen (K 1970:41). Länsstyrelserna redovisade under hösten

1974 – efter remiss till bl. a. kommuner, landstingskommuner, trafikföretag, fackliga och andra intresseorganisationer – sina slutliga förslag till regionala trafikplaner. En sammanställning av länens planer har redovisats i rapporten (SOU 1976:8) Regionala trafikplaner.

Syftet med den regionala trafikplaneringen var bl. a. att ge underlag för en samlad bedömning av hur väg-, järnvägs-, sjö- och flygtransportsystemen bör vara utformade på kortare och på längre sikt för att på ett tillfredsställande sätt och till lägsta samhällsekonomiska kostnad tillgodose invånarnas och näringslivets res- och transportbehov i resp. län. Ett annat syfte var att ge ett förbättrat underlag för den prioritering som är nödvändig av samhällets investeringar och andra insatser inom trafiksektorn. Ett tredje syfte var att ge trafikpolitiken en regional förankring och förbättra samordningen mellan trafikplaneringen och övrig samhällsplanering.

Avsikten med den regionala trafikplaneringen var vidare att ge kommunerna bättre utgångspunkter för planeringen av den lokala trafikförsörjningen och att ge trafikföretagen och näringslivet i övrigt bättre underlag för deras transportplanering.

De angivna syftena har enligt propositionen i stor utsträckning också uppnåtts, främst när det gäller persontrafikförsörjningen. De av länsstyrelserna i samråd med bl. a. kommunerna utformade målen och riktlinjerna för den kollektiva trafikförsörjningen och de på grundval härav utarbetade förslagen till regionala stomlinjenät har således blivit vägledande för utvecklingen av kollektivtrafikförsörjningen i länen. Länsstyrelsernas förslag till stomlinjenät har vidare lagts till grund för den vidgade statliga bidragsgivningen till olönsam busstrafik. De har också fått betydelse som ledning för kommunernas arbete med upprättande av lokala trafikförsörjningsplaner, exempelvis för samordningen med den regionala trafiken. Genom att de regionala trafikförsörjningsplanerna årligen revideras av länsstyrelserna sker redan en löpande uppföljning av den regionala persontrafikplaneringen.

När det gäller godstransportförsörjningen och transportanläggningarna har vidare enligt propositionen länsstyrelsernas förslag till åtgärder m. m. – vilka i enlighet med anvisningarna haft en övervägande principiell och långsiktig inriktning – hittills haft en mer begränsad effekt på olika verks, företags och kommuners planering. En anledning härtill sägs vara att länsstyrelsernas planeringsarbete i denna del i hög grad haft försökskaraktär. I en del fall har emellertid förslagen redan resulterat i konkreta åtgärder. På grundval av vad som framkommit vid den regionala trafikplaneringen har vidare utarbetats två departementspromemorior (Ds K 1975:9) Planering av de svenska hamnarna och (Ds K 1975:10) Planering av de svenska flygplatserna med förslag till perspektivplan och planeringssystem för hamnar resp. flygplatser. Promemoriorna har remissbehandlats.

Länsstyrelserna har också gjort en genomgång av alternativa transportmöjligheter för trafik som bedrivs på trafiksvaga järnvägslinjer.

Enligt propositionen har länsstyrelserna allmänt framhållit att de erfaren-

heter och vidgade kunskaper som erhållits genom arbetet med den regionala trafikplaneringen varit av stort värde, bl. a. vid handläggningen av tillstånds-, väg- och bidragsärenden m. m. på trafikområdet. Länsstyrelserna har även framhållit betydelsen av en fortsatt övergripande regional trafikplanering för att underlätta samordningen mellan trafikplaneringen och bl. a. den regionala utvecklingsplaneringen och fysiska planeringen.

Med utgångspunkt i erfarenheterna från den hittills genomförda trafikplaneringsomgången kommer enligt propositionen en vidareutveckling och komplettering av denna att initieras under år 1978. Detta arbete anses böra få en delvis annan uppläggning och inriktning än den hittills genomförda regionala trafikplaneringen. Således bör inventerings- och prognosarbetet kunna begränsas, bl. a. genom att det planeringsunderlag som framkommer i länsplaneringen utnyttjas.

Arbetet anses främst böra inriktas på att dels konkretisera målen för den regionala person- och godstransportförsörjningen, dels försöka finna lösningar på de transportproblem – exempelvis arbetsresorna inom vissa regioner – som anses som mest akuta inom resp. län, dels upprätta förslag till långsiktig inriktning och prioritering av det allmännas investeringar i olika slag av trafikanläggningar inom länet. Det gäller bl. a. trafikleder samt hamnar, flygplatser och andra slag av terminaler. En utgångspunkt för planeringen skall vara att länsens förslag till inriktning och prioritering av de framtida trafikinvesteringarna, tillsammans med bedömningar på sektoriell och central nivå, skall läggas till grund för utarbetande av samordnade långsiktiga investeringsplaner – riksplaner – för olika trafiksektorer. Tidsmässigt kommer arbetet med riksplanerna att samordnas med länsplaneringen, den fysiska riksplaneringen och den ekonomiska långtidsplaneringen.

Vad sålunda anförts beträffande den regionala trafikplaneringen har inte gett utskottet anledning till erinran. Utskottet finner det sålunda för sin del lämpligt att det fortsatta arbetet på området bedrivs på det sätt som förordats i propositionen. I anslutning härtill må även framhållas att utskottet ser det som synnerligen viktigt att planerings- och verkställighetsansvaret samordnas.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker yrkandena i motionen 1977/78:1582 (punkterna 2 och 3), att riksdagen nu hos regeringen begär en särskild *redovisning* av erfarenheterna av den regionala trafikplaneringen m. m. samt att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående *hamn- och flygplatsplanering*. I sistnämnda hänseende må f. ö. erinras om det nyligen aviserade beslutet av regeringen att tillsätta en utredning om flygplatssystemets roll i en samordnad trafikpolitik. Bl. a. skall man därvid se över lokaliseringen av de svenska flygplatserna för inrikesflyget samt finansieringsfördelningen mellan stat och kommun, m. m.

Utskottet finner – under hänvisning jämväl till vad i det föregående anförts rörande järnvägstrafiken m. m. – inte anledning föreligga att såsom i

motionen 1977/78:1597 begärts riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen yrkats om person- och godstrafiken på järnvägssträckan *Södertälje–Nyköping*. Detsamma gäller yrkandena i motionen 1977/78:247 (punkterna 2 och 3) att riksdagen som sin mening uttalar att vagnslasttrafiken bibehålls vid Vallsta järnvägsstation i *Bollnäs kommun* och på *Hudiksvall–Ljusdalslinjen*, motionen 1977/78:1238 (punkten 3) att riksdagen begär att *Värmland* och *Dalsland* prioriteras när det gäller trafik med de nya motorvagnarna samt motionerna 1977/78:575 och 1977/78:1569 om trafiken på bandelen *Nässjö–Nybro*.

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

Utskottet, som ånyo vill betona behovet av interregional trafiksamverkan, finner med hänsyn till pågående utrednings- och beredningsarbete på det trafikpolitiska området samt vederbörande verks fortlöpande planeringsarbete m. m. någon anledning inte föreligga att från riksdagens sida begära några åtgärder med anledning av yrkandena i motionerna 1977/78:245 om trafiken med SJ:s motorvagnar, 1977/78:467 om viss förbättring av järnvägslinjen *Ånge–Bräcke*, 1977/78:576 om överförande av *Laxå–Röförs Järnväg (LRJ)* till SJ, 1977/78:1577 om SJ:s persontrafik i *Malmöhus län*, 1977/78:782 om återupptagande av järnvägstrafiken på sträckan *Malungsfors–Sälen*, 1977/78:1219 om upprustning av *Västerdalsbanan*, 1977/78:1234 angående upprustning av bandelen *Boden–Haparanda*, 1977/78:1247 angående upprustning av *västkustbanan* mellan Malmö och Göteborg, 1977/78:1223 om upprustning av *Bohusbanan* och 1977/78:1235 (punkterna 1–3) likaledes om upprustning av *Bohusbanan*, m. m.

Vad beträffar det i sistnämnda motion framställda yrkandet (punkten 2) att frågan om en järnvägsbro mellan Norge och Sverige över *Svinesund* skall utredas må erinras om riksdagens tidigare uttalande (TU 1974:2, rskr 1974:72)

att frågor av detta slag bör aktualiseras inom ramen för Nordiska rådets arbete. Så har också i detta fall tidigare skett, och en redogörelse härför har lämnats i en till riksdagen den 15 april 1971 dagtecknad skrivelse från Nordiska rådets svenska delegation.

Härav framgår att i ett medlemsförslag till rådet hade hemställts att Nordiska rådet skulle rekommendera regeringarna i Norge och Sverige att företa en undersökning huruvida den tunga trafikens problem över Svinesund kunde lösas genom en fortsatt utbyggnad av Bohusbanan med anknytning till det norska järnvägsnätet medelst en järnvägsförbindelse över Svinesund. Förslagsställarna hänvisade bl. a. till att den ökade trafiken medförde att bron måste förstärkas och att den växande gemensamma nordiska varumarknaden ställde krav på förbättrade kommunikationer länderna emellan. Enligt deras uppfattning borde en överflyttning av lastbilstrafik till järnväg stimuleras. En ytterligare förstärkning av bron kunde övervägas, men den bästa lösningen antogs vara nybyggnad av en kombinerad järnvägs- och lastbilsbro över Svinesund.

Rådets trafikutskott hänvisade till att remissmaterialet utvisat att existerande järnvägsförbindelse har tillräcklig kapacitet för att befördra den ökade godsmängd som kunde förväntas inom en *överskådlig framtid*. Utskottet fann det därför ej vara nödvändigt att företa en isolerad undersökning av Svinesundstrafiken men väl vara ändamålsenligt att frågan togs upp som ett led i det framtida transportsamarbetet i anslutning till arbetet med en nordisk transportöverenskommelse. På förslag av utskottet beslöt rådet att ej företa sig något i anledning av medlemsförslaget.

Vidare framgår av den svenska delegationens berättelse den 12 april 1973 (s. 33) att de nordiska regeringarna den 6 november 1972 undertecknat en överenskommelse om samarbete på transport- och kommunikationsområdet. Överenskommelsen trädde i kraft den 1 mars 1973. Utskottet anser sig i likhet med Nordiska rådets trafikutskott kunna utgå från att frågan behandlas i nu nämnd ordning.

Under hänvisning jämväl till förenämnda regionala och interregionala trafikplanering och då utskottet förutsätter att dennas genomförande kommer att innebära tillgodoseende av kraven på en tillfredsställande lösning av trafikfrågorna inom berörda områden finner utskottet ej heller några åtgärder från riksdagens sida påkallade med anledning av yrkandena i motionerna 1977/78:771 om återinförande av sovvagn på järnvägslinjen *Stockholm-Jönköping*, 1977/78:1251 om återinförande av sovvagnsförbindelse på järnvägslinjen *Malmö-Göteborg* och 1977/78:1714 (punkten 2) om trafikpolitiska åtgärder i *Skåne*. Vad beträffar den förstnämnda sovvagnsförbindelsen må dock nämnas att enligt vad utskottet erfarit en undersökning redan pågår i syfte att på försök inrätta en sådan förbindelse.

Likaledes under hänvisning till det förut anförda om vederbörande verks fortlöpande planeringsarbete m. m. samt till nuvarande förhandlingsläge

beträffande *malmbanan* (jfr TU 1977/78:12, s. 15) anser utskottet något beslut om upprustningen av banan eller om trafiken på densamma inte nu böra tas av riksdagen.

Härav följer att utskottet avstyrker de i motionerna 1977/78:380 (punkten 1), 1977/78:399 (punkten 1), 1977/78:1222 (punkten 3), 1977/78:1406 och 1977/78:1594 framställda yrkandena bl. a. härom.

Av förut nämnda skäl avstyrks även yrkandena i motionerna 1977/78:1222 (punkten 4) att riksdagen nu uttalar sig för bibehållande och utvidgning av verksamheten vid *Luleå hamn*, 1977/78:380 (punkten 2) att riksdagen begär snar översyn av formerna för *malmfrakt* och *fraktavtal* m. m. och 1977/78:1222 (punkten 1) att riksdagen uttalar sig för snara förändringar av SJ:s *taxepolitik* som en del i en bättre samordning mellan verksamheten i de statliga företagen.

Vissa frågor rörande kollektivtrafiken m. m.

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

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

De i dessa betänkanden upptagna frågorna avses enligt vad som framhölls i 1977/78 års budgetproposition bli behandlade i den kommande propositionen om den framtida trafikpolitiken. I årets budgetproposition framhålls också att målet att integrera de handikappade i samhällslivet är en viktig utgångspunkt vid utformningen av trafikpolitiken, vilket utskottet vill kraftigt understryka. Redan i sitt betänkande 1975/76:18 framhöll utskottet också att arbetet med beredningen av dessa frågor borde påskyndas och förslag i frågan föreläggas riksdagen senast i samband med att nämnda proposition läggs fram. Utskottet är alltså av samma uppfattning. I anslutning härtill må nämnas

att bl. a. handikappförbundet framhållit behovet av att – i avvaktan på mera genomgripande åtgärder – provisoriska förbättringar i all möjlig utsträckning genomförs. Utskottet finner för sin del angeläget att så sker.

Under hänvisning till det anförda och i avvaktan på förslag i ämnet avstyrker utskottet yrkandena i motionerna 1977/78:1582 (punkten 6) att riksdagen nu i särskild framställning ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående *handikappanpassning* av kollektivtrafiken samt 1977/78:887 (punkterna 1 och 2) och 1977/78:1229 (punkterna 1 och 2) med begäran om förslag på grundval av HAKO-utredningens betänkande, m. m. Detsamma gäller yrkandena i motionerna 1977/78:580 (punkten 1) och 1977/78:1202 (punkten 1) likaledes med begäran om åtgärder för *handikappanpassad* kollektivtrafik. Vad beträffar de i motionerna 1977/78:580 (punkten 2), 1977/78:1202 (punkten 2) och 1977/78:1229 (punkten 3) framställda yrkandena om handikappanpassad utformning av de av SJ nyligen beställda *personvagnarna* vill utskottet erinra om att enligt ett av kommunikationsministern i riksdagen nyligen avgivet svar på fråga i ämnet utformningen av dessa personvagnar i olika avseenden innebär förbättringar för resenärerna i allmänhet och inte minst för flertalet handikappade. Bl. a. har istället givits en utformning som gör det lättare för rörelsehindrade att stiga på och av vagnarna. Istället i de nya motorvagnarna har i stort sett samma huvuddimensioner och är likadant utfört som i personvagnarna och har således samma fördelar.

De nya vagnarna är däremot inte så utformade att rullstolsbundna resenärer själva kan ta sig ombord och resa på egen hand sittande i rullstol. Regeringen har dock, vilket även framgår av budgetpropositionen, gett SJ i uppdrag att i samarbete med handikappinstitutet ta fram underlag för en typ av järnvägsvagn som gör det möjligt för rullstolsbundna resenärer att resa med rullstol med beaktande av de krav på säkerhet och bekvämlighet som bör ställas. Arbetet skall bedrivas skyndsamt och resultatet av uppdraget redovisas till chefen för kommunikationsdepartementet.

I avvaktan på beredningen av KOLT-utredningens förslag avstyrker utskottet också yrkandet i motionen 1977/78:1248 att riksdagen hos regeringen nu begär särskild utredning angående möjligheterna att snarast utvidga statsbidragsbestämmelserna till att även omfatta sådan fast anläggning som erfordras för *elektrisk bussdrift*. Detsamma gäller motionen 1977/78:1705 om åtgärder för att öka kommunernas möjligheter att främja kollektivtrafiken, m. m. Utskottet vill dock i sammanhanget erinra om sitt uttalande i TU 1977/78:11 (s. 10) att utskottet finner lösningen av de med statsbidragsgivningen till kollektivtrafiken förenade frågorna synnerligen angelägen.

I motionen 1977/78:583 yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag som ger kommunerna möjligheter att införa s. k. *trängselavgifter* för biltrafiken. Även i motionen 1977/78:774 yrkas att riksdagen hos regeringen

begär sådana författningsmässiga ändringar att kommun – för att begränsa privatbilismen i tätorter – skall kunna utta *färdavgifter* av det slag som angivits i motionen.

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

Flygplats- och luftfartsfrågor

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

I samband därmed eller vid den beredning som pågick av nämnda utredning om flygplatsfrågorna syntes också en prövning böra ske av de spörsmål som aktualiserats i vissa motionsyrkanden om flygplatserna i Borlänge, Kristianstad och Växjö. Det erinrades i anslutning härtill om att de i motionerna upptagna principfrågorna redan övervägts inom luftfartsverket, som i skrivelse till regeringen den 17 december 1974 resp. den 13 januari 1975 framhållit att en översyn bör ske av gällande riktlinjer för lönsamhetsbedömningar m. m. för inrättande av primärflygplatser. Utskottet fann det för sin del angeläget att förslag härom snarast föreläggs riksdagen.

Utskottet, som alltså är av samma uppfattning, förutsätter att regeringen snarast verkställer den tidigare begärda prövningen. I avvaktan härpå synes någon framställning från riksdagens sida av det slag som begärs i motionen 1977/78:1215 (punkten 1) om flygplatsen i *Växjö* ej vara påkallad. Då utskottet ej heller funnit sig berett att biträda motionärernas yrkande (punkten 2) om särskild ersättning för flygplatsens driftkostnader avstyrks motionen i dess helhet. I sammanhanget må dock erinras om det tidigare nämnda, aviserade beslutet att tillsätta en utredning om flygplatssystemets roll i en samordnad trafikpolitik, vartill utskottet återkommer i det följande.

I motionen 1977/78:779 hemställs att riksdagen begär att regeringen snarast utreder konsekvenserna av ett godkännande av *ABC-charter* (advanced booking charter). I motionen 1977/78:1205 yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om åtgärder för att dels öka antalet *resmål* enligt gällande charterbestämmelser, dels tillåta s. k. *weekend-trafik* för charter på de europeiska huvudstäderna. I motionen 1977/78:1255 yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om tillsättande av en sådan helt fristående kommission eller utredning rörande *chartertrafiken* som i motionen anges – i syfte att få till stånd en mer generös charterpolitik än den nuvarande och omfattande bl. a. frågorna om weekend-trafik, resor till långdistansmål och ABC-charter.

De av motionärerna härvid aktualiserade frågorna har i olika omgångar utretts inom det skandinaviska departementala charterudvalg som tillsatts för ändamålet och därefter varit föremål för överläggningar mellan de skandinaviska kommunikationsministrarna. Dessa har överenskommit om vissa liberaliseringar av charterreglerna men inte kunnat enas om förändringar av den räckvidd som föreslås i motionerna.

Inte heller utskottet har funnit sig berett att nu biträda de förslag som av motionärerna aktualiserats och avstyrker därför motionerna. Utskottet förutsätter dock att arbetet inom charterudvalget intensifieras och att ytterligare överväganden snarast sker i syfte att få till stånd för olika intressegrupper mera tillfredsställande lösningar av här berörda frågor om ändringar av charterpolitiken. Detta får dock inte leda till att möjligheterna för den reguljära trafiken äventyras.

I motionen 1977/78:1212 yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning om *linjeflygets* organisation och linjenät.

Med anledning härav må erinras om att redan 1972 års riksdag gav Kungl. Maj:t till känna (TU 1972:18. rskr 1972:283) att vissa skäl talade för att en översyn av principfrågorna om organisationen av och tillståndsgivningen för den inrikes flygtrafiken kommer till stånd – i syfte att klarlägga den från olika synpunkter lämpligaste och effektivaste organisationen av inrikesflyget. Under hänvisning bl. a. härtill har vidare luftfartsverket i skrivelse till regeringen den 3 februari i år hemställt att regeringen ville låta se över inrikesflygets struktur i syfte att stärka dess ekonomiska och trafikala förutsättningar. Även Kommunförbundet har i skrivelse till regeringen den 24 februari i år hemställt att regeringen tar initiativ till en genomgripande analys av inrikesflygets situation i dag och vilken roll det skall spela i framtiden.

Som förut nämnts har från regeringens sida aviserats en utredning om flygplatssystemets roll i en samordnad trafikpolitik. Bl. a. skall man se över lokaliseringen av de svenska flygplatserna för inrikesflyget. Det inrikes flyglinjenätet skall vidare studeras liksom frågan om finansieringsfördelningen mellan stat och kommun. Förutsättningen skall därvid vara att det statliga engagemanget även i fortsättningen skall ske inom ramen för affärsverksprincipen samtidigt som trafikutövningen sker enligt företagsekonomiska principer.

Utskottet finner det för sin del tillfredsställande att en sådan utredning nu kommer till stånd och förutsätter att därvid de i motionen upptagna frågorna kommer att ingående prövas. En översyn av inrikesflygets organisation torde som motionärerna framhållit och utskottet tidigare uttalat sig för vara nödvändig för att främja en god utveckling inom denna viktiga del av vår trafikförsörjning – bl. a. avseende möjligheterna till en längre gående samordning mellan de olika flygföretagen. Vidare förutsätter utskottet att utredningsarbetet bedrivs med skyndsamhet.

Under hänvisning till vad sålunda anförts och i avvaktan på resultatet av utredningens arbete synes motionen inte påkalla någon åtgärd från riksdagens sida.

Vad förut anförts gäller även motionen 1977/78:770 med begäran om utredning och förslag beträffande *koncession* på flygtrafiklinjer.

I motionen 1977/78:1580 yrkas att riksdagen uttalar sig för en flygförbindelse *Trondheim–Östersund–Sundsvall–Umeå* med särskilt beaktande av möjligheterna att därmed också stimulera Åreprojektet.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att de frågor som sammanhänger med en utbyggnad av flygförbindelserna på Nordkalotten och de övriga inlandsområdena i norr på uppdrag av Nordiska ministerrådet behandlats av en arbetsgrupp inom Nordiska ämbetsmannakommittén för transportfrågor (NÄT). Som följd härav och i enlighet med NÄT:s rekommendation pågår numera inom en särskild beredningsgrupp med representanter för de norska, svenska och finska kommunikationsdepartementen överläggningar i frågan. Syftet är därvid enligt vad utskottet erfarit att till våren eller sommaren 1979 få till stånd en sådan förbindelse.

Utskottet vill med konstaterande härav framhålla att även frågan om ett realiserande av den i motionen aktualiserade tvärförbindelsen framstår som angelägen. Med anledning härav och under hänvisning till motiveringen för motionärernas yrkande vill utskottet därför föreslå att regeringen i anslutning till förenämnda beredningsgrupps arbete eller i annan lämplig ordning låter undersöka möjligheterna att genomföra förslaget i fråga.

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

Övriga frågor

I motionen 1977/78:1207 yrkas att riksdagen hos regeringen begär prövning av möjligheterna till statliga insatser för att säkra *Dalslands kanals* framtida verksamhet.

Motionärerna erinrar därvid om att statsmakterna har visat ett positivt intresse för kanalfrågor genom sitt engagemang för Trollhätte kanal, Södertälje kanal och Göta kanal.

Utöver de ovan nämnda kanalerna finns det enligt motionärerna viktiga avsnitt av det svenska kanalnätet som också behöver ses över och upprustas. Dit hör *Dalslands kanal* som har gått samma utveckling till mötes som flera av landets övriga kanaler – den kommersiella godstrafiken har successivt fallit bort. Kanalen anses dock ha ett stort värde från turist- och miljösynpunkt och bl. a. därför vara av riksintresse. Driften av kanalen är emellertid förknippad med stora ekonomiska problem bl. a. för berörda kommuner och landsting. Sedan år 1969 har driftunderskottet uppgått till sammanlagt 2,37 milj. kr. Det ekonomiska ansvaret för kanalens fortbestånd bör enligt motionen fördelas med hänsyn till förut angivna intressen. Berörda

kommuner och landsting har tagit sin del av ansvaret. Den ekonomiska situationen för kommunerna är emellertid sådan att de ej utan statlig medverkan klarar kanalens framtida verksamhet. Även staten anses därför böra ta sin del i strävandena att bevara Dalslands kanal.

Utskottet finner med anledning härav och under hänvisning till det anförda angeläget att regeringen prövar möjligheterna att säkra kanalens framtida verksamhet.

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

I motionen 1977/78:300 hemställs att riksdagen hos regeringen begär initiativ att inom ramen för det nordiska samarbetet lösa frågan om trafiken över Öresund i enlighet med förslag i motionen, innebärande bättre och tidsenligare båtförbindelser på *Malmö-Köpenhamnsleden*.

Redan i sitt betänkande TU 1976/77:18 erinrade utskottet om det uppdrag som getts länsstyrelsen i Malmöhus län att i ett kortare tidsperspektiv överväga trafikförutsättningarna i fråga om färje- och båttrafiken över södra Öresund. Färjetrafikens förutsättningar på längre sikt ansågs helt naturligt påverkas av de frågor som behandlas i samband med det danska utredningsarbetet om fasta förbindelser över Öresund. En svensk och dansk delegation har under året fortsatt sitt arbete med en förutsättningslös genomgång av tänkbara förbindelsealternativ över Öresund. Delegationerna har genomfört en rad olika utredningar för att klarlägga bl. a. en tunnels inverkan på näringsliv, markanvändning, miljö m. m. Delegationernas arbete befinner sig i ett avslutande skede, och ett betänkande beräknas bli framlagt under våren 1978. Materialet som delegationerna sammanställer är avsett att tjäna som underlag för nya regeringsöverläggningar avseende Öresundsförbindelserna.

Under hänvisning härtill och i avvaktan på resultatet av utredningsarbetet på området avstyrker utskottet motionen i fråga.

Detsamma gäller yrkandet i motionen 1977/78:1714 (punkten 4) att riksdagen hos regeringen anholder att det i fråga om fasta förbindelser över Öresund ges prioritet åt en förbindelse mellan *Helsingborg och Helsingör*. Riksdagen har f. ö. redan tidigare (TU 1975/76:4, rskr 1975/76:38) förklarat det vara angeläget att den s. k. HH-förbindelsen snarast kommer till stånd samt att en separatlösning med avseende på denna därför bör övervägas. Någon förnyad framställning i frågan synes därför inte nu påkallad.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. att riksdagen
 - a. avslår motionerna 1977/78:765, yrkandet 1, 1977/78:1220, yrkandet 2, 1977/78:1233, yrkandet 1, 1977/78:1246, yrkandet 1, och 1977/78:1582, yrkandena 1 och 7,
 - b. avslår motionen 1977/78:1607,
2. att riksdagen
 - a. lämnar motionen 1977/78:1582, yrkandet 5, utan åtgärd,
 - b. lämnar motionen 1977/78:1232, yrkandet 1, utan åtgärd,
3. att riksdagen
 - a. lämnar motionen 1977/78:1593 utan åtgärd,
 - b. lämnar motionen 1977/78:399, yrkandet 2, utan åtgärd,
4. att riksdagen lämnar motionerna 1977/78:468 och 1977/78:767, yrkandet 1, utan åtgärd,
5. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1977/78:634,
 - b. avslår motionen 1977/78:641,
6. att riksdagen avslår motionen 1977/78:1582, yrkandet 8,
7. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1977/78:1579,
 - b. avslår motionen 1977/78:1204,
 - c. avslår motionen 1977/78:1238, yrkandet 2,
8. att riksdagen
 - a. lämnar motionerna 1977/78:773, 1977/78:1200 och 1977/78:1602 utan åtgärd,
 - b. lämnar motionen 1977/78:775 utan åtgärd,
 - c. lämnar motionen 1977/78:1252 utan åtgärd,
 - d. lämnar motionen 1977/78:1603 utan åtgärd,
 - e. lämnar motionen 1977/78:1586 utan åtgärd,
 - f. lämnar motionen 1977/78:1587 utan åtgärd,
9. att riksdagen
 - a. lämnar motionen 1977/78:1216 utan åtgärd,
 - b. lämnar motionen 1977/78:762 utan åtgärd,
 - c. lämnar motionen 1977/78:1238, yrkandet 4, utan åtgärd,
10. att riksdagen avslår motionen 1977/78:1232, yrkandet 2,
11. att riksdagen
 - a. lämnar motionerna 1977/78:247, yrkandet 1, 1977/78:767, yrkandena 2 och 3, 1977/78:778, 1977/78:1220, yrkandet 1, 1977/78:1222, yrkandet 2, 1977/78:1238, yrkandet 1, 1977/78:1242, 1977/78:1246, yrkandena 2 och 3, 1977/78:1256, 1977/78:1576, 1977/78:1583, 1977/78:1600 och 1977/78:1610 utan åtgärd,

- b. lämnar motionerna 1977/78:765, yrkandet 2, 1977/78:1218, 1977/78:1221 och 1977/78:1233, yrkandet 2, utan åtgärd,
- 12. att riksdagen avslår motionerna 1977/78:765, yrkandet 3, och 1977/78:1233, yrkandet 3.
- 13. att riksdagen avslår motionen 1977/78:1582, yrkandena 2 och 3,
- 14. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1977/78:1597,
 - b. avslår motionen 1977/78:247, yrkandena 2 och 3,
 - c. avslår motionen 1977/78:1238, yrkandet 3.
 - d. avslår motionerna 1977/78:575 och 1977/78:1569,
- 15. att riksdagen avslår motionerna 1977/78:245, 1977/78:467, 1977/78:576, 1977/78:782, 1977/78:1219, 1977/78:1223, 1977/78:1234, 1977/78:1235, 1977/78:1247 och 1977/78:1577,
- 16. att riksdagen
 - a. lämnar motionen 1977/78:771 utan åtgärd,
 - b. lämnar motionen 1977/78:1251 utan åtgärd,
 - c. lämnar motionen 1977/78:1714, yrkandet 2, utan åtgärd,
- 17. att riksdagen avslår motionerna 1977/78:380, yrkandena 1 och 2, 1977/78:399, yrkandet 1, 1977/78:1222, yrkandena 1, 3 och 4, 1977/78:1406 och 1977/78:1594.
- 18. att riksdagen
 - a. avslår motionerna 1977/78:887, yrkandena 1 och 2, 1977/78:1229 och 1977/78:1582, yrkandet 6.
 - b. avslår motionerna 1977/78:580, yrkandena 1 och 2, och 1977/78:1202,
- 19. att riksdagen avslår motionerna 1977/78:1248 och 1977/78:1705,
- 20. att riksdagen avslår motionerna 1977/78:583 och 1977/78:774,
- 21. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1977/78:1215,
 - b. avslår motionen 1977/78:779,
 - c. avslår motionen 1977/78:1205,
 - d. avslår motionen 1977/78:1255,
- 22. att riksdagen
 - a. lämnar motionen 1977/78:1212 utan åtgärd,
 - b. lämnar motionen 1977/78:770 utan åtgärd,
- 23. att riksdagen med anledning av motionen 1977/78:1580 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört beträffande den i motionen upptagna frågan om en tvärförbindelse med flyg Trondheim–Östersund–Sundsvall–Vasa,
- 24. att riksdagen med anledning av motionen 1977/78:1207 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört beträffande

fände den i motionen aktualiserade frågan om Dalslands kanals framtida verksamhet,

25. att riksdagen

a. avslår motionen 1977/78:300,

b. avslår motionen 1977/78:1714, yrkandet 4.

Stockholm den 20 april 1978

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

Närvarande: Sven Mellqvist (s), Carl-Wilhelm Lothigius (m), Arne Persson (c), Essen Lindahl (s), Alfred Håkansson (c), Nils Hjorth (s), Rolf Sellgren (fp), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Bertil Zachrisson (s), Per Stjernström (c), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m) och Gunnar Johansson (m).

Reservationer

av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Bertil Zachrisson och Olle Östrand (samtliga s)

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

Reservanterna anser att

dels det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Vid sin" och på s. 14 slutar med "ny trafikpolitik" bort ersättas med text av följande lydelse:

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

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

För att uppnå dessa mål krävs ett vidgat samhällsekonomiskt synsätt.

En god trafikförsörjning har blivit en allt viktigare del av vår välfärdspolitik. Samhällsutvecklingen har successivt lett till att såväl den enskilde som näringslivet blivit alltmer beroende av ett väl fungerande transportsystem. Kravet på insatser från det allmänna har ökat.

Urbanisering och ökad privatbilism skapar på olika sätt problem i tätorterna

i form av minskad framkomlighet och försämrad miljö. Den utvecklingen har lett till att vi möter växande krav på en utbyggnad och standardmässig förbättring av den kollektiva persontrafiken.

Förutsättningarna för den kollektiva trafikförsörjningen på landsbygden har försämrats till följd av vikande befolkningsunderlag och växande privatbilism.

Under den socialdemokratiska regeringen påbörjades ett intensivt utredningsarbete för att ta fram underlag för en mera socialt betingad och samhällsekonomiskt inriktad trafikpolitik. Trafikpolitiska utredningen, trafikplaneringsutredningen, kollektivtrafikutredningen, kommittén för långsiktig vägplanering, utredningen Handikappanpassad kollektivtrafik och bilarbetsutredningen har alla lagt fram sina förslag. Härtill kommer förslag om förbättrad hamn- och flygplatsplanering samt förslag om inrättandet av ett samordnande organ för trafikplaneringsfrågor. Man bör också nämna trafiksäkerhetsutredningen och trafikbullerutredningen.

Det omfattande material som dessa utredningar tagit fram var avsett att bilda grundval för ett genomgripande trafikpolitiskt reformarbete. Från den dåvarande borgerliga oppositionen restes ofta krav om en ny trafikpolitik. Trots att den borgerliga regeringen vid sitt tillträde medgav att tillräckligt underlag för en trafikreform förelåg och trots flerfaldiga löften, bl. a. i regeringsdeklarationen och i en rad uttalanden i riksdagen från kommunikationsministern, om att reformarbetet skulle fullföljas har ännu ingen trafikpolitisk proposition förelagts riksdagen. Detta får mycket negativa konsekvenser på flera avsnitt av trafikpolitiken, inte minst när det gäller den kollektiva trafiken på järnväg.

Utskottet ser allvarligt på att den utlovade trafikpolitiska propositionen låter vänta på sig. Regeringen bör redovisa en plan för sitt trafikpolitiska reformarbete där en helhetssyn på dessa frågor redovisas. Det är ur demokratisk synpunkt betänkligt att riksdagen inte får en sådan redovisning. Regeringen har vid flera tillfällen under innevarande riksmöte lagt fram delar av den utlovade trafikpolitiska propositionen. Således har regeringen till vårriksdagen lagt förslag om bl. a. åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik (prop. 1977/78:92) och om ändringar i yrkestrafikförordningen (prop. 1977/78:137). Utskottet vill starkt understryka det olämpliga i detta tillvägagångssätt. Riksdagen måste få möjlighet att sätta in förslagen i ett mer övergripande trafikpolitiskt sammanhang.

Ett inrättande av ett enhetligt huvudmannaskap för den lokala och den regionala trafiken enligt förslaget i prop. 1977/78:92 lägger grunden för en mer genomtänkt ansvarsuppdelning i vad gäller trafikpolitikens olika delar. Innebörden är att man på det regionala planet har ett ansvar för den kollektiva persontrafiken inom regionen. För den interregionala trafiken däremot måste staten ta det övergripande ansvaret.

En grundförutsättning för en väl fungerande trafikförsörjning på riksplanet är att det finns ett väl fungerande och landsomfattande trafiknät. På vägsidan

kommer detta till uttryck genom systemet med riksvägar och länsvägar. Ett motsvarande synsätt bör också kunna vara tillämpligt i fråga om järnvägs- trafik. En betydande del av järnvägstrafiken är i dag vad gäller såväl gods- som persontrafik inriktad på transporter på långa avstånd mellan olika regioner. Till en del fungerar järnvägsnätet emellertid huvudsakligen som ett trafikmedel för att tillgodose regionala behov.

Om man får en klar ansvarsuppdelning mellan landsomfattande resp. lokal- och regionaltrafik, skapas också förutsättningar för att bedöma järnvägstrafiken utifrån detta perspektiv.

Ett sammanhållet synsätt på statens ansvar för ett landsomfattande trafiknät aktualiserar frågan om en övergripande syn på sambandet mellan landsvägs- och järnvägstrafik.

En förändrad syn på järnvägsnätet efter ovan angivna riktlinjer gör det naturligt med en övergripande syn på investeringar i det allmänna vägnätet och järnvägarna. Den splittrade ordning som nu gäller missgynnar järnvägen och försvårar möjligheterna att förverkliga önskemål om överflyttning av trafik från landsväg till järnväg.

I en förnyad trafikpolitik bör järnväg och landsväg ges mer likartade förutsättningar genom en sammanhållen syn på investeringar, underhåll och kostnader för säkerhetsanordningar m. m. På samma sätt bör mer likartade förutsättningar gälla för ersättning för utnyttjande av väg och järnväg. Härigenom skapas också förutsättningar för en ökad samverkan – centralt och regionalt – mellan olika trafikgrenar, vilket från samhällsekonomisk synpunkt är mycket angeläget.

Riksdagen bör därför enligt utskottets mening hos regeringen begära en översyn av järnvägsnätet enligt de riktlinjer som ovan anförts. Den bör kunna ersätta bandelsundersökningar av traditionell modell. En sammanhållen syn på investeringar m. m. i järnvägar resp. landsvägar bör ingå i de förslag om en förnyad trafikpolitik som efterlysts av riksdagen. Häri inbegrips också frågan om ersättning för nyttjandet av de fasta anläggningarna för de båda trafikslagen. Trafikpolitiska utredningen och den regionala trafikplaneringen har gett förutsättningar för sådana ställningstaganden.

Med hänsyn till det omfattande utredningsmaterial som föreligger bör det vara möjligt att redovisa resultatet av översynen för riksdagen.

Vad utskottet nu anfört med anledning av yrkandena i motionen 1977/78:1582 (punkterna 1 och 7) om den trafikpolitiska målsättningen, utgångspunkterna för den framtida trafikpolitiken och en sammanhållen syn på statens ansvar för väg- resp. järnvägstrafik bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Yrkandena i motionerna 1977/78:765 (punkten 1), 1977/78:1233 (punkten 1) och 1977/78:1246 (punkten 1) om en särskild skrivelse till regeringen med begäran om förslag om en ny mera *samhällsekonomiskt* inriktad trafikpolitik samt motionen 1977/78:1220 (punkten 2) också om en *ny* trafikpolitik påkallar därmed ingen åtgärd från riksdagens sida.

dels utskottets hemställan under 1 a bort ha följande lydelse:

1. (a) med avslag på motionerna 1977/78:765, yrkandet 1, 1977/78:1220, yrkandet 2, 1977/78:1233, yrkandet 1, och 1977/78:1246, yrkandet 1, samt med anledning av motionen 1977/78:1582, yrkandena 1 och 7, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört beträffande den trafikpolitiska målsättningen, utgångspunkterna för den framtida trafikpolitiken och en sammanhållen syn på statens ansvar för väg- resp. järnvägstrafik.

2. beträffande den *kollektiva trafiken* och *trafikrabatter m. m.*

Reservanterna anser att

dels det avsnitt i utskottets yttrande på s. 14 som börjar med "Beträffande det" och slutar med "till långtidstrafiken" bort ersättas med text av följande lydelse:

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

I fråga om persontrafiken gäller att inom ramen för de resurser som står till förfogande möta människornas krav på ökad rörlighet och därigenom bättre möjligheter att komma i åtnjutande av vad samhället kan erbjuda av arbetstillfällen, serviceutbud och fritidsaktiviteter. Dessa krav skall tillgodoses med hänsyn till de skilda förutsättningar som gäller för människor på landsbygd och i tätort och i olika delar av vårt land med varierande befolknings- och bebyggelsemönster.

Den kollektiva trafikens fördelar accentueras också i de alltmer skärpta kraven på en god miljö för arbete, boende och fritid. En successiv övergång till miljövänliga transportmedel är nödvändig. Åtgärder måste vidtas mot buller och avgaser.

Trafikolyckorna leder till stort mänskligt lidande, och de måste bekämpas på olika sätt, inte minst med förebyggande åtgärder. Ett verksamt medel bör vara ett ökat utnyttjande av kollektiva transportmedel.

En ökad satsning på kollektiv trafik kan också, som framgick av erfarenheterna under energikrisen, vara ett väsentligt inslag i vårt arbete på att spara energi. Bl. a. dessa skäl motiverar varför det är nödvändigt med en utveckling av den kollektiva trafiken.

För att höja kollektivtrafikens attraktivitet är turtäthet och pris betydelsefulla faktorer. Som ett fullföljande av det regionala trafikplaneringsarbetet tillsattes utredningen om regionala trafikrabatter. Det har framstått som angeläget att söka förbilliga inte bara det lokala utan även det regionala resandet. Erfarenheterna från den regionala trafikplaneringen ger klart vid handen att de regionala resorna är av väsentlig betydelse från såväl arbets- som servicesynpunkt. Tillgängligt material visar att arbetspendling till stor del sker över kommungräns. Även över de nya kommungränserna företas omkring en halv miljon arbetsresor varje dag.

I propositionen 1977/78:92 om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik har föreslagits åtgärder som kan medverka till att underlätta införande av samordnade taxesystem i länen i form av t. ex. periodkort. Bl. a. har föreslagits ett nytt bussbidragssystem, som innebär ett ökat statligt stöd till den lokala och regionala kollektivtrafiken.

Utskottet vill understryka att det är viktigt att skapa en kollektivtrafik som är bekväm och rationell. Det är också viktigt att tillgodose de anställdas trygghet. Enligt utskottets uppfattning skapas de bästa förutsättningarna härför om de kollektiva trafikmedlen i ökad utsträckning förs över i samhällets ägo.

Enligt utskottets mening bör riksdagen hos regeringen, i enlighet med yrkande härom i motionen 1977/78:1582 (punkten 5), begära att åtgärder vidtas för att utveckla den kollektiva trafiken. Vad gäller yrkandena i motionen 1977/78:1232 (punkten 1) att riksdagen hos regeringen anhåller att en parlamentarisk utredning tillsätts med uppgift att pröva möjligheterna till en mera attraktiv och lättillgänglig regional *kollektivtrafik* vill utskottet erinra om de förut nämnda förslag i ämnet som numera förelagts riksdagen. Under hänvisning härtill finner utskottet motionen i denna del inte påkalla någon riksdagens åtgärd.

dels utskottets hemställan under 2 a bort ha följande lydelse:

2. (a) med anledning av motionen 1977/78:1582, yrkandet 5, hos regeringen begär att åtgärder vidtas för att utveckla den kollektiva trafiken,

3. beträffande *godstrafikförsörjning* m. m.

Reservanterna anser att

dels det stycke i utskottets yttrande på s. 17 som börjar med "Under hänvisning" och slutar med "*godstrafikförsörjning m. m.*" bort ersättas med text av följande lydelse:

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

Det finns således ett klart samband mellan tillväxt i industriproduktion och ökat transportarbete. Prognoser visar på en stark tillväxt inom transportsektorn. Härtill kommer att produktion och konsumtion i allt högre grad blir inriktade på mer högförädlade varor och mer kvalificerade tjänster. Dessutom ökar olika former av integrationslösningar inom näringslivet, bl. a. genom en utbyggnad av underleverantörssystem. Denna integration förutsätter ett väl fungerande transportsystem.

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

Lastbilsnäringen har, förutom i områden som saknar järnväg, sin uppgift i närtrafiken och därutöver i fråga om särskilda godsslag som med hänsyn till

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

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

Under hänvisning till det anförda anser utskottet att riksdagen, i enlighet med yrkande härom i motionen 1977/78:1582 (punkten 8), hos regeringen bör begära att omedelbara åtgärder vidtas för att utveckla en effektiv och förbättrad *godstrafikförsörjning*, syftande till en förstärkning av järnvägens konkurrenskraft och en riktig avvägning mellan landsvägstrafik, järnvägstrafik och sjöfart.

dels utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. att riksdagen med anledning av motionen 1977/78:1582, yrkandet 8, hos regeringen begär att omedelbara åtgärder vidtas för att utveckla en effektiv och förbättrad godstrafikförsörjning, syftande till en förstärkning av järnvägens konkurrenskraft och en riktig avvägning mellan landsvägstrafik, järnvägstrafik och sjöfart,

4. beträffande *SJ:s styckegodstrafik m. m.*

Reservanterna anser att

dels det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 19 börjar med "Utskottet finner" och på s. 20 slutar med "framtida trafikpolitiken" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser i likhet med motionärerna att mera genomgripande förändringar av SJ:s organisation och trafikuppgifter skall anstå i avvaktan på de aviserade förslagen om den framtida trafikpolitiken och förutsätter också att så sker. Redan nu kan dock vissa förändringar i syfte att motverka en alltför ogynnsam företagsekonomisk utveckling för SJ:s del vara påkallade. Utskottet anser sig inte heller kunna helt motsätta sig att sådana sker men förutsätter därvid att desamma inte ges en sådan utformning eller får sådana konsekvenser att de regionalpolitiska strävandena motverkas. Uttalanden av sådan innebörd har också vid flera tillfällen gjorts av kommunikationsministern. Denne har vidare framhållit att om förändringarna skulle strida mot sysselsättningsmål eller andra mål för regionalpolitiken och samhällseko-

nomin regeringen kommer att överväga åtgärder för att mildra de negativa effekterna.

Utskottet vill i detta sammanhang återigen peka på nackdelarna med att den utlovade trafikpolitiska propositionen ännu inte redovisats.

Den pågående diskussionen om organisationen av SJ:s styckegodshantering har visat på svårigheter för järnvägen att konkurrera med lastbilsnäringsringen. En sammanhållen politik för väg- och järnvägstrafik av det slag som skisserats i motionen 1977/78:1582 bör kunna bidra till att förändra detta förhållande.

Det gäller att göra insatser som ger SJ bättre möjligheter att konkurrera om det långväga godset. Av stor vikt är att SJ erhåller investeringsmedel för att bygga ut kapaciteten och förbättra serviceförhållandena. Det kan vidare gälla att hos SJ skapa bättre förutsättningar för kombinerade transporter i samverkan mellan SJ och lastbilsföretagen och då bl. a. genom att med utbyggd enhetslastteknik och med lämplig taxeutformning ge andra transportföretag bättre tillgång till SJ:s kapacitet.

Det torde vidare kunna bidra till större effektivitet i styckegodshanteringen om SJ vidtar åtgärder för att så långt som möjligt delegera beslut och ansvarstagande på detta område.

Vad utskottet i nu berörda delar anfört med anledning av yrkanden om *SJ:s styckegodstrafik m. m.* i motionerna 1977/78:247 (punkten 1), 1977/78:767 (punkterna 2 och 3), 1977/78:778, 1977/78:1220 (punkten 1), 1977/78:1222 (punkten 2), 1977/78:1238 (punkten 1), 1977/78:1242, 1977/78:1246 (punkterna 2 och 3), 1977/78:1256, 1977/78:1576, 1977/78:1583, 1977/78:1600 och 1977/78:1610 bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Detsamma gäller yrkandena i motionerna 1977/78:765 (punkten 2) och 1977/78:1233 (punkten 2) om att SJ i avvaktan på ett nytt trafikpolitiskt beslut inte tillåts vidta några mer genomgripande *förändringar eller omorganisationer* som i nämnvärd omfattning försämrar servicen inom SJ:s verksamhetsområde, 1977/78:1218 att inga åtgärder får företas från SJ:s sida som försvårar en *harmonisering* av trafikpolitiken med andra angelägna samhällsuppgifter och 1977/78:1221 att riksdagen beslutar uttala att planerade indragningar av *SJ:s person- och godstrafik* uppskjuts i avvaktan på ett regeringsförslag om den framtida trafikpolitiken.

dels utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. att riksdagen med anledning av motionerna 1977/78:247, yrkandet 1, 1977/78:765, yrkandet 2, 1977/78:767, yrkandena 2 och 3, 1977/78:778, 1977/78:1218, 1977/78:1220, yrkandet 1, 1977/78:1221, 1977/78:1222, yrkandet 2, 1977/78:1233, yrkandet 2, 1977/78:1238, yrkandet 1, 1977/78:1242, 1977/78:1246, yrkandena 2 och 3, 1977/78:1256, 1977/78:1576, 1977/78:1583, 1977/78:1600 och 1977/78:1610 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört rörande SJ:s styckegodstrafik, m. m.,

5. beträffande den regionala trafikplaneringen m. m.

Reservanterna anser att

dels det avsnitt i utskottets yttrande på s. 22 som börjar med "Vad sålunda" och slutar med "kommun, m. m." bort ersättas med text av följande lydelse:

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

Grunden till en samhällelig övergripande trafikplanering har lagts med den regionala trafikplanering som socialdemokraterna tog initiativ till.

Genom denna har ett omfattande underlag skapats, av värde för de fortsatta trafikpolitiska ställningstagandena.

Regeringen framhåller i budgetpropositionen att en vidareutveckling och komplettering av den tidigare omgången av regional trafikplanering kommer att initieras under år 1978. I och för sig är detta tillfredsställande. För att det skall vara möjligt att gå vidare på det nu föreliggande mycket omfattande materialet från den tidigare omgången av den regionala trafikplaneringen torde behövas vissa översiktliga ställningstaganden till det föreliggande materialet och riktlinjer för den framtida verksamheten. Endast härigenom skapas den grund som är nödvändig för ett fortsatt arbete på det regionala planet. Enligt utskottets mening är det angeläget att riksdagen får ta ställning till regeringens slutsatser av den tidigare planeringen och de därpå grundade riktlinjerna för en ny omgång av en regional trafikplanering. Dessa bör sålunda underställas riksdagen för godkännande.

Det är angeläget att regeringen snarast ger riksdagen en samlad redovisning över de regionala trafikplanerna och de transportmönster som växt fram i anslutning till planeringsarbetet. Det är givetvis också av stor vikt att regeringen föreslår de åtgärder som krävs för att samordna och styra utvecklingen.

Med hänvisning till det anförda bör riksdagen, i enlighet med yrkande härom i motionen 1977/78:1582 (punkten 2), hos regeringen begära en redovisning av erfarenheterna av den regionala trafikplaneringen samt riktlinjer för det fortsatta regionala trafikplaneringsarbetet.

Erfarenheterna, inte minst från den regionala trafikplaneringen, visar på att behov även föreligger av en övergripande och långsiktig planering när det gäller hamnar och flygplatser. Under senare år har omfattande hamn- och flygplatsutbyggnader genomförts, och man kan förutse att ytterligare projekt kommer att aktualiseras. Denna utveckling kan innebära risker för ett orationellt hamn- och flygplatssystem med dåligt resursutnyttjande som följd. Det föreligger risk för felinvesteringar. Hamn- och flygplatsinveste-

ringar är av den karaktären att de har verkningar utanför den egna kommunen. Det är därför angeläget att inordna hamn- och flygplatsplanering i samhällets mera övergripande planering.

Härigenom kan olika trafikinvesteringar samordnas sinsemellan och med annan samhällsutbyggnad. Behovet av en sådan överordnad planering understryks vidare av de allt större krav på hamn- och flygplatsväsendets utformning som ställs utifrån miljö- och regionalpolitiska hänsyn. Det är alltså en rad faktorer som talar för ett vidgat statligt engagemang.

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

För att säkerställa att hamn- och flygplatsutbyggnader sker med tillräckligt beaktande av olika intressen bör objekt av en viss storleksordning bli föremål för särskild prövning. Det kan då gälla hamn- och flygplatsutbyggnadernas inverkan på andra redan gjorda investeringar. Det kan också gälla de krav på statliga insatser i form av väg- och järnvägsinvesteringar som blir följden av en hamn- resp. flygplatsutbyggnad. Det kan vidare gälla hamn- resp. flygplatsutbyggnadernas mera allmänna regional- och miljöpolitiska konsekvenser. Då de nu nämnda förslagen har remissbehandlats, är det angeläget att förslag framläggs utan dröjsmål. Om behandlingen av dessa frågor skall – som uppenbarligen tycks vara regeringens avsikt – göras beroende av den nya omgången av den regionala trafikplaneringen, uppstår otvivelaktigt ett sådant dröjsmål.

Vad utskottet nu anfört om hamn- och flygplatsplanering bör av riksdagen, i enlighet med yrkande härom i motionen 1977/78:1582 (punkten 3), ges regeringen till känna.

dels utskottets hemställan under 13 bort ha följande lydelse:

13. att riksdagen med anledning av motionen 1977/78:1582, yrkandena 2 och 3, dels hos regeringen begär en redovisning av erfarenheterna av den regionala trafikplaneringen samt riktlinjer för det fortsatta regionala trafikplaneringsarbetet, dels ger regeringen till känna vad utskottet anfört om hamn- och flygplatsplanering.

6. beträffande *motiveringen* för yrkandet under punkten 15 angående vissa järnvägsfrågor m. m.

Reservanterna anser att det stycke i utskottets yttrande på s. 23 som börjar med "Utskottet, som" och slutar med "*Bohusbanan, m. m.*" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet vill återigen understryka att bristen på en ny, samlad trafikpolitik får allvarliga konsekvenser, inte minst inom järnvägsområdet. Om vi nu hade haft en sammanhållen politik med klara riktlinjer för verksamheten skulle de förslag till upprustning och förbättringar på vissa järnvägssträckor, m. m., som redovisas i motionerna 1977/78:245, 1977/78:467, 1977/78:576, 1977/78:1577, 1977/78:782, 1977/78:1219, 1977/78:1234, 1977/78:1247, 1977/78:1223 och 1977/78:1235 (punkterna 1–3) ha kunnat ges en realistisk behandling. Nu tvingas utskottet konstatera att denna brist på riktlinjer leder till att riksdagen – i avvaktan på att en trafikpolitisk proposition föreläggs riksdagen – inte kan begära några åtgärder med anledning av yrkandena i nämnda motioner.

7. beträffande *malmbanan, m. m.*

Reservanterna anser att

dels det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 24 börjar med "Likaledes under" och på s. 25 slutar med "statliga företagen" bort ersättas med text av följande lydelse:

En upprustning av malmbanan är enligt utskottets uppfattning ett angeläget önskemål, som det nu finns starka skäl att tillgodose av sysselsättningsskäl samt därför att arbetena lättare kan utföras när trafiken är låg. Utskottet vill peka på att bandelen mellan Gällivare och Luleå – det s. k. "södra omloppet" – i dag är i sämre skick än banan mellan Kiruna och Narvik. Med hänsyn till det naturliga sambandet mellan gruvan i Malmberget och järnverket i Luleå samt malmexporten finner utskottet det angeläget att rusta upp detta banavsnitt. Därmed skapas bättre förutsättningar att upprätthålla en rationell och prismässigt konkurrenskraftig malmtransport på järnväg.

I detta sammanhang bör uppmärksammas att järnverket i Luleå under en tid funnit det ekonomiskt fördelaktigt att frakta malm från malmfältet till Luleå med landsvägstransporter. Såsom skäl har de höga järnvägsfrakterna åberopats. Det kan inte accepteras att malmtransporterna styrs över till landsväg. Ej heller får fraktförhållandena utformas så att malmtransporten i ökad utsträckning sker över utländsk hamn. Det är angeläget att malmexporten över Luleå kan bibehållas.

En väl fungerande järnvägstrafik är, inte minst med tanke på de stora avstånden mellan olika centra inom regionen, av vital betydelse för att

utveckla Norrbottens näringsliv. Det gäller särskilt malmбанan men också järnvägen mellan Boden och Haparanda som måste tillmätas stor vikt med tanke på gränstrafiken.

Vad utskottet nu anfört – vilket innebär ett tillgodoseende av yrkandet i motionen 1977/78:1406 om upprustning av malmбанan – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Av samma skäl som förut angivits, nämligen bristen på riktlinjer för utvecklingen inom järnvägsområdet, anser utskottet att riksdagen inte nu kan begära några åtgärder med anledning av yrkandena i motionerna 1977/78:380 (punkterna 1 och 2), 1977/78:399 (punkten 1), 1977/78:1222 (punkterna 1, 3 och 4) och 1977/78:1594.

dels utskottets hemställan under 17 bort ha följande lydelse:

17. att riksdagen

a. med anledning av motionen 1977/78:1406 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört rörande malmбанan, m. m.,

b. avslår motionerna 1977/78:380, yrkandena 1 och 2, 1977/78:399, yrkandet 1, 1977/78:1222, yrkandena 1, 3 och 4 och 1977/78:1594,

8. beträffande vissa frågor rörande kollektivtrafiken m. m.

Reservanterna anser att

dels det avsnitt i utskottets yttrande på s. 26 som börjar med "Under hänvisning" och slutar med "synnerligen angelägen" bort ha följande lydelse:

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

En ökad tillgänglighet till kollektiva trafikmedel förutsätter också åtgärder som kan medverka till att väsentligt förbättra *de handikappades trafiksituation*. Det finns i runt tal 250 000 personer i landet som i kommunikations-sammanhang är att betrakta som handikappade.

På kommunikationsområdet har kommunal färdtjänst och bidrag till

anskaffning av egen bil införts. Enligt utskottet bör emellertid samhällsmiljön – så långt det är möjligt – anpassas så att den handikappade kan delta i olika aktiviteter i samhället på samma villkor som andra medborgare.

Det finns åtskilliga brister i dagens trafikmedel, som vällar stort besvär för de rörelsehindrade. En del brister bör kunna avhjälpas vid löpande underhåll. Andra kräver mera omfattande förändringar och får genomföras i samband med nyanskaffning. Det är angeläget att staten genom lämpligt organ utfärdar normer och riktlinjer. Som underlag för dessa är det väsentligt att man i forsknings- och utvecklingsarbetet på trafikområdet i ökad utsträckning uppmärksammar de handikappades problem. Trafikföretagen bör bereda de handikappades organisationer möjlighet att lämna synpunkter på utformningen av de investeringar som görs.

Det är självfallet väsentligt att en handikappanpassning av det kollektiva färdväsendet omfattar alla länkar i transportkedjan. Olämpligt utformade gångvägar med många trappor, övergångsställen med stark trafik etc. utgör ofta svåra hinder för exempelvis rörelsehindrade och synsvaga på väg till eller från t. ex. busshållplats. Taxi utnyttjas ofta av äldre personer och av kommunerna i färdtjänsten, varför en bättre handikappanpassning av taxibilar framstår som väsentlig. Även i detta fall bör normer och riktlinjer utfärdas.

Enligt utskottets mening är det viktigt att de förslag som HAKO-utredningen lagt fram så snart som möjligt kan bli föremål för statsmakternas ställningstagande. Endast härigenom kan man få ett underlag för planering av den framtida trafikens organisation och för beslut om olika typer av investeringar i transportapparaten. Riksdagen bör därför uppmana regeringen att snarast lägga fram förslag i frågan.

Vad utskottet sålunda med anledning av yrkandet i motionen 1977/78:1582 (punkten 6) anfört om handikappanpassning av kollektivtrafiken bör av riksdagen ges regeringen till känna.

I motionen 1977/78:1640 har bl. a. föreslagits att ett utvecklingsbolag med uppgift att lägga ut beställningar av rationella och ekonomiska transportsystem skall bildas. Här aktualiseras bl. a. system för kollektiv storstadstrafik som skulle kunna sättas i praktisk tillämpning under mitten av 1980-talet. Utskottet anser att intensifierad forsknings- och utvecklingsverksamhet på detta område är angelägen. Med hänsyn härtill instämmer utskottet i yrkandet i motionen 1977/78:1248 om en särskild utredning angående möjligheterna att snarast utvidga statsbidragsbestämmelserna till att även omfatta sådan fast anläggning som erfordras för *elektrisk bussdrift*. Riksdagen bör därför hos regeringen begära att en sådan utredning kommer till stånd.

Under hänvisning till vad sålunda anförts synes någon åtgärd inte nu påkallad med anledning av motionerna 1977/78:887 (punkterna 1 och 2), 1977/78:1229 (punkterna 1–3), 1977/78:580 (punkterna 1 och 2), 1977/78:1202 (punkterna 1 och 2) och 1977/78:1705. Utskottet vill dock i

sammanhanget erinra om sitt uttalande i TU 1977/78:11 (s. 10) att utskottet finner lösningen med de med kollektivtrafiken förenade frågorna synnerligen angelägen.

*del*s utskottets hemställan under 18 och 19 bort ha följande lydelse:

18. att riksdagen
 - a. avslår motionerna 1977/78:887, yrkandena 1 och 2, 1977/78:580, yrkandena 1 och 2, 1977/78:1202 och 1977/78:1229,
 - b. med anledning av motionen 1977/78:1582, yrkandet 6, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om handikappanpassning av kollektivtrafiken,
19. att riksdagen
 - a. med anledning av motionen 1977/78:1248 hos regeringen begär att en särskild utredning angående möjligheterna att snarast utvidga statsbidragsbestämmelserna till att även omfatta sådan fast anläggning som erfordras för elektrisk bussdrift,
 - b. avslår motionen 1977/78:1705,

Särskilt yttrande

beträffande upphandling av *motorvagnar* (s. 18) av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Bertil Zachrisson och Olle Östrand (samtliga s) som anför:

Arbetsmarknadsläget är oroande inom svensk verkstadsindustri. Det är därför angeläget – inte minst för företag av SJ:s typ – att medverka till att öka sysselsättningen inom landet genom att investeringar i motorvagnar liksom i person- och godsvagnar kommer svensk industri till godo. De stora underskotten i vår bytesbalans leder till samma slutsats. Därtill kommer att det är angeläget att behålla det tekniska kunnandet i att bygga olika typer av järnvägsvagnar inom landet.

Regeringen bör genom särskilda beslut skapa förutsättningar för att SJ skall kunna förlägga motorvagnsbeställningar vid svensk industri. En viktig förutsättning för att detta skall kunna ske är att SJ:s beställningar görs efter en långsiktig plan. Regeringen bör verka för att en sådan långsiktig planering kommer till stånd.

