

Trafikutskottets betänkande

1981/82:27

om trafikpolitiken

Motioner

I motion 1981/82:280 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen hemställa om att den med beaktande av i motionen anförda förslag och synpunkter utarbetar ett förslag till program för konkreta åtgärder med målsättningen att förverkliga ett trafiksystem där samhällsekonomiska mål är vägledande.

I motion 1981/82:428 av Mona S:t Cyr (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utvärdering av reformen om länstrafiken för att därmed utvärdera om beslutet av samhällsekonomiska skäl bör revideras.

I motion 1981/82:599 av Hagar Normark m. fl. (s) yrkas att riksdagen beslutar tillsätta en utredning för bättre samordning mellan statliga bolag och verk för att kunna ta hänsyn till samhällsekonomi, energi och miljö vid val av transportmedel.

I motion 1981/82:1857 av Eivor Nilsson och Stina Eliasson (båda c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen angående samordning av olika transportmedel.

I motion 1981/82:1876 av Rolf Sellgren (fp) yrkas

1. att riksdagen hos regeringen anholder om förslag till lagändring för att ge kommunerna möjlighet att avgiftsbelägga biltrafik i tätort,
2. att riksdagen hos regeringen anholder om närmare kartläggning av bilismens samhällskostnader, varvid särskilt bör uppmärksammas de s. k. miljökostnaderna samt regionala skillnader.

I motion 1981/82:1887 av Alf Wennerfors (m) yrkas att riksdagen begär att regeringen utreder förutsättningarna för ett regionalt trafiksystem som grundar sig på principen om fri konkurrens.

I motion 1981/82:2048 av Gösta Bohman m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1-3),

1. att riksdagen uttalar att trafikpolitiken i största möjliga utsträckning skall bedrivas under fri konkurrens och på marknadsmässiga villkor,
2. att riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om att den övergripande statliga transportplanering som utförs av transportrådet och länsstyrelserna slopas,

3. att riksdagen uttalar att investeringar i järnvägsmateriel, vägar, broar, flygplatser m. m. i ökad utsträckning skall finansieras på den öppna lånemarknaden.

Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1981/82:2018.

Utskottet

Genom beslut under våren 1979 har riksdagen (prop. 1978/79:99, TU 1978/79:18, rskr 1978/79:419) fastställt de principer som skall ligga till grund för *den statliga trafikpolitiken*. Målet för denna skall vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. I det samhällsekonomiska synsättet ligger att trafikpolitiken skall bidra till att uppfylla mål inom andra samhällssektorer, såsom närings-, sysselsättnings- och regionalpolitik. Trafikpolitiken måste enligt beslutet också anpassas till de krav som ställs från miljöpolitisk utgångspunkt. Trafiksäkerheten måste förbättras. Vidare skall de energipolitiska målen beträffande hushållning med energi och minskat oljeberoende uppnås.

En samhällsekonomiskt effektiv fördelning av transportarbetet mellan olika transportmedel skall vidare vara utgångspunkten för trafikpolitiken. Effektiviteten i transportapparaten och kvaliteten på transporttjänsterna främjas enligt beslutet bäst genom en i princip fri konkurrens och samverkan mellan olika trafikmedel och trafikföretag inom de ramar som samhället har dragit upp för verksamheten. Ett rättvisande kostnadsansvar anges också vara en viktig förutsättning för en riktig utveckling av transportsektorn. Avgifterna för varje individuell resa eller transport skall så långt möjligt anpassas till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för att ett effektivt utnyttjande av befintliga transportresurser skall kunna uppnås.

En god persontrafikförsörjning måste enligt beslutet garanteras av samhället. Särskilt måste den kollektiva persontrafiken förbättras och byggas ut så att den blir tillgänglig och attraktiv för allt fler människor såväl i tätorter som på landsbygden. En utbyggd kollektivtrafik ger ökade valmöjligheter i fråga om arbete, bostad och fritidsaktiviteter.

Dessa ökade valmöjligheter skall även ges handikappade. En utbyggd kollektivtrafik anges också vara en förutsättning för att nödvändiga begränsningar av privatbilismen i tätorternas centra skall kunna åstadkommas.

Inom persontrafiken finns uppenbara samverkansmöjligheter såväl mellan de olika trafikmedlen och trafikutövarna som mellan dessa och myndigheter, trafikhuvudmän m. fl. Även på godsområdet anges förutsättningar finnas att öka samverkan och därigenom uppnå en högre effektivitet. De tekniska förutsättningarna för en ökad samverkan anses vara goda, bl. a. genom vidgad användning av lastbärare som medger att gods på ett effektivt sätt kan

flyttas mellan olika transportmedel och genom ökad samordning av terminalverksamheten. Transporttider förkortas och godshantering underlättas genom utvecklingen av systemtransporter och andra rationella transportlösningar.

En ökad samverkan av angivet slag bör enligt beslutet bygga på frivillighetens grund. Detta förutsätter god information som ger trafikföretagen och samhället underlag för beslut om trafikinvesteringar. Det arbete som utförs inom ramen för den regionala trafikplaneringen har stor betydelse i detta sammanhang.

Bil- och busstrafiken anges vara av väsentlig betydelse för samhällets funktion inte minst när det gäller glesbygden. Lastbilstrafiken är också en väsentlig del i ett integrerat transportsystem. Det är därför enligt beslutet av stor betydelse att åkerinäringen ges goda arbetsförutsättningar och att sunda verksamhetsbetingelser råder inom branschen.

Järnvägens resurser bör användas för att så långt möjligt tillgodose behovet av långväga och tunga godstransporter. En ökad samordning mellan järnvägs- och landsvägstrafiken kan ge betydande trafikekonomiska vinster. Detta förutsätter enligt beslutet bl. a. att SJ investerar så att järnvägen framgångsrikt kan hävda sig inom ramen för ett samordnat transportsystem. Det anges också vara viktigt att järnvägens resurser på persontrafiksidan utnyttjas i största möjliga utsträckning.

Järnvägstrafiken som har en förhållandevis stor andel fasta kostnader har genom 1979 års trafikpolitiska beslut avlastats en del av dessa. SJ har härigenom kunnat göra sådana prisnedsättningar i persontrafiken som är samhällsekonomiskt motiverade.

Regeringen har framlagt *förslag på trafikpolitikens område* som riksdagen kommer att ta ställning till senare i vår. Ändringar i yrkestrafiklagstiftningen föreslås sålunda som berör reglerna om samåkning, taxor, turlistor och det s. k. svartåkeriet (prop. 1981/82:78). Förslag om transport av farligt gods har presenterats som syftar till att möjliggöra en enhetlig och internationellt anpassad normgivning för alla transport- och varuslag (prop. 1981/82:94). Nya luftfartspolitiska riktlinjer föreslås som syftar till att anpassa luftfarten till 1979 års trafikpolitiska beslut (prop. 1981/82:98).

Regeringen har vidare i årets budgetproposition aviserat att förslag senare kommer att föreläggas riksdagen med anledning av närsjöfartsutredningens betänkande Sjöfartens roll i trafikpolitiken (SOU 1981:103). Då kommer även ett förslag om hamnpolitiken att presenteras med utgångspunkt i sjöfartsverkets rapport Perspektivplanering för hamnväsendet.

I motion 1981/82:280 (partimotion vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer att den med beaktande av i motionen anförda förslag och synpunkter utarbetar ett förslag till program för konkreta åtgärder med målsättningen att förverkliga ett *trafiksystem* där samhällsekonomiska mål är vägledande.

Motionärerna kräver bl. a. att interregionala godstransporter som nu går på landsväg överförs till järnväg och insjö- och kustsjöfart, att järnvägsnätet restaureras och byggs ut, att den kollektiva trafiken byggs ut för att ersätta privatbilismen i de större tätorterna, att byggande av bostäder och arbetsplatser inriktas på att nedbringa resandet, att den kollektiva trafiken handikappanpassas, att trafikapparaten ges en teknisk förnyelse och att de anställda tillförsäkras en bra arbetsmiljö. Enligt motionen måste samhället utforma ett långsiktigt program för i första hand en halvering av bilismen i de större tätorterna vilket i sin tur kräver en fyrfaldigt ökad kollektivtrafik.

Flera av de synpunkter om trafikpolitiken som framförs i motionen ligger helt i linje med 1979 års trafikpolitiska beslut. Utskottet anser inte att det finns någon anledning för riksdagen att frångå detta beslut. Som framgår av den tidigare redovisningen kommer riksdagen i andra sammanhang att ta ställning till vissa av de förslag som förs fram i motionen. Dessa beslut bör avvaktas. Av det anförda följer att utskottet inte anser det påkallat att av regeringen begära att ett trafikpolitiskt program utarbetas med den inriktning som anges i motionen. Den avstyrks därför av utskottet.

I motion 1981/82:599 (s) yrkas att riksdagen beslutar tillsätta en utredning för bättre *samordning mellan statliga bolag och verk* för att kunna ta hänsyn till samhällsekonomi, energi och miljö vid val av transportmedel.

I motion 1981/82:1857 (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående samordning av olika transportmedel. Det framhålls i motionen att det är viktigt att det över hela Sverige byggs upp fungerande transportnät på järnväg och att det efter kusterna sker en samordning med sjötransporter.

1979 års trafikpolitiska beslut innebar bl. a. att de samhällsekonomiska fördelar som kan följa med en ökad samverkan i trafiken skall tas till vara. Sålunda bör resp. trafikmedels speciella egenskaper och fördelar i större utsträckning än tidigare utnyttjas genom samordning och samverkan i marknadsmässiga former mellan olika trafikmedel och trafikföretag. När det gäller persontrafiken framhölls de samverkansmöjligheter som finns dels mellan de olika trafikmedlen och trafikutövarna, t. ex. i fråga om tidtabells- och taxeanpassningar, dels mellan trafikutövar och myndigheter, institutioner och storarbetsplatser inom industri och offentlig verksamhet. Även inom godstrafikområdet ansågs förutsättningarna för en ökad samverkan tekniskt sett vara goda. En ökad samverkan skall enligt det trafikpolitiska beslutet i allt väsentligt uppnås på frivillighetens grund.

I sitt betänkande TU 1980/81:19 framhöll utskottet att det är angeläget att frågan om en bättre samordning mellan de statliga kommunikationsverken förs framåt. Utskottet förutsatte vidare att regeringen senast i 1982 års budgetproposition lämnar en redovisning av vidtagna och planerade åtgärder.

Den av utskottet begärda redovisningen lämnas i årets budgetproposition

(prop. 1981/82:100, bil. 9). Föredraganden konstaterar sammanfattningsvis att en omfattande samverkan kommit till stånd mellan departementets myndigheter inom områden där man har gemensamma intressen. Det är enligt föredraganden angeläget att samarbetet ytterligare utvecklas, och att verken hela tiden uppmärksammar möjligheten att göra rationaliseringsvinster genom samverkan.

I sitt betänkande TU 1981/82:22 framhåller utskottet att det delar denna uppfattning och understryker särskilt vikten av att man från regeringens sida även fortsättningsvis följer utvecklingen på området.

Den i motion 1981/82:1857 (c) aktualiserade frågan om bättre samordning mellan sjötransporter och andra transportmedel behandlas av närsjöfartsutredningen (SOU 1981:103). Regeringens ställningstagande till utredningens förslag bör enligt utskottets mening avvaktas.

Under hänvisning till det anförda och då utskottet förutsätter att såväl regeringen som berörda myndigheter även fortsättningsvis uppmärksammat bevakar möjligheterna till samverkan mellan de statliga kommunikationsverken synes någon åtgärd från riksdagen ej vara påkallad. Motionerna avstyrks därför.

I motion 1981/82:2048 (partimotion m) yrkas att riksdagen uttalar att *trafikpolitiken i största möjliga utsträckning skall bedrivas under fri konkurrens och på marknadsmässiga villkor*. Enligt motionärerna finns det ingen anledning att i princip frånga 1979 års beslut trots att de allmänna riktlinjer som fastlades i vissa avseenden visat sig vara alltför vaga och givit upphov till tolkningssvårigheter samt även missuppfattningar. Det är främst begreppet "samhällsekonomiska kostnader" som kommit att missbrukas och ansetts kunna motivera olönsamma investeringar samt utgjort hinder för kostnadsbesparande rationaliseringsåtgärder. Valet av transportmedel bör i så stor utsträckning som möjligt styras av vad som är företagsekonomiskt mest effektivt.

I motion 1981/82:1887 (m) yrkas att riksdagen begär att regeringen utreder förutsättningarna för ett regionalt trafiksystem som grundar sig på principen om fri konkurrens. Motionären anser att kollektivtrafiken inte fungerar tillfredsställande i Storstockholmsområdet. Nya vägar måste därför prövas. Bl. a. måste enligt motionen ett trafiksystem utvecklas som grundar sig på fri konkurrens, innovationer och samverkan.

Som bl. a. framgår av den tidigare redovisningen innebär 1979 års trafikpolitiska beslut att olika trafikmedel och trafikföretag skall tillåtas arbeta i konkurrens i företagsekonomiska former men att detta i högre grad än tidigare och på ett mer medvetet sätt måste ske inom de ramar som lagts fast av samhället utifrån ett samhällsekonomiskt synsätt. Begreppen kostnadsansvar och konkurrens måste därför ges en delvis annan innebörd än tidigare. Trafiksäkerhetskrav och miljökrav liksom regional- och sysselsättningspolitiska mål är exempel på förhållanden som gör det nödvändigt för

samhället att ställa upp regler och ramar inom vilka trafikutövningen skall äga rum.

Utskottet anser för sin del att 1979 års riktlinjer bör ligga fast. Något särskilt uttalande från riksdagens sida om trafikpolitikens inriktning är enligt utskottets mening inte nu påkallat. Utskottet avstyrker därför motion 1981/82:2048 (partimotion m) i denna del. Utskottet anser inte heller att det föreligger något behov av en utredning om förutsättningarna för ett regionalt trafiksystem som grundar sig på principen om fri konkurrens och avstyrker därför motion 1981/82:1887 (m).

I motion 1981/82:2048 (partimotion m) yrkas att riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om att den övergripande statliga *transportplanering* som utförs av transportrådet och länsstyrelserna slopas.

I den trafikpolitiska propositionen framhölls att en utbyggd trafikplanering är värdefull för att trafikföretagen och samhället skall få underlag för trafik- och investeringsbeslut (prop. 1978/79:99). Detta uttalande lämnades utan erinran från riksdagens sida.

Det är självfallet så att formerna för trafikplaneringen måste förändras. Genom att länshuvudmännen har etablerats på persontrafikområdet och yrkestrafiklagstiftningen har förenklats har länsstyrelsernas uppgifter på kollektiv- och yrkestrafikens område minskat. Detta påverkar förutsättningarna för länsstyrelsernas arbete med olika planeringsfrågor. Regeringen har vidare i proposition 1981/82:113 föreslagit att de fullständiga länsplaneringarna som hittills genomförts ungefär vart femte år skall tas bort. Detta förslag får också betydelse för länsstyrelsernas arbete med trafikplanering.

Utskottet anser liksom tidigare att trafikplaneringen har en viktig uppgift att fylla. Det trafikpolitiska beslutet måste konkretiseras genom beslut på olika nivåer i samhället. Dessa beslut förutsätter beslutsunderlag i form av trafikplanering. I det sammanhanget spelar såväl länsstyrelserna som transportrådet en viktig roll. Utskottet avstyrker därför motionen i denna del.

I motion 1981/82:2048 (partimotion m) yrkas vidare att riksdagen uttalar att investeringar i järnvägsmateriel, vägar, broar, flygplatser m. m. i ökad utsträckning skall *finansieras på den öppna lånemarknaden*. Enligt motionärerna skulle en eventuell Öresundsbro vara ett lämpligt projekt för en sådan finansiering.

Utskottet behandlade i sitt betänkande TU 1981/82:16 motioner med liknande krav beträffande broinvesteringar och framhöll då att berörda finansieringsmetod aktualiserats redan under den gångna höstens budgetarbete men hitintills av principiella skäl avvisats från regeringens sida. Utskottet var inte heller berett att utan närmare utredning biträda förslaget härom men förutsatte att vid den fortsatta beredningen av budgetfrågorna inom regeringskansliet ytterligare överväganden i ämnet sker. Regeringens

överbäganden och eventuella förslag i nästa budgetproposition borde avvaktas.

Utskottet som alltjämt har denna uppfattning förutsätter att regeringens överbäganden även omfattar sådana investeringar inom kommunikationssektorn som motionärerna aktualiserat. I avvaktan på regeringens ställningstagande bör motionen i denna del lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1981/82:428 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en *utvärdering av reformen om länstrafiken* för att därmed utröna om beslutet av samhällsekonomiska skäl bör revideras. Enligt motionären finns det anledning att ifrågasätta om den service som i dag erbjuds också verkligen sker till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Det framhålls vidare att det är uppenbart att inte alla länstrafikens huvudmän uttar den taxa för servicen som är berättigad med hänsyn till kostnadsutvecklingen och att det finns tecken som tyder på att tidigare huvudmän, med samma serviceutbud, inte handlade den finansiella sidan sämre än nuvarande huvudmän.

Länstrafikreformen innebar att beslut fattades om vilka samhällsorgan som skall ha ansvaret för den lokala och regionala trafikförsörjningen, dvs. vilka som skall vara huvudmän för densamma (prop. 1977/78:92, TU 1977/78:28, rskr 1977/78:364). Utskottet uttalade i sammanhanget att en förbättrad kollektiv trafikservice för att vara attraktiv kräver ökade kostnader och insatser från samhällets sida. Länstrafikreformen är också en grundläggande förutsättning för 1979 års trafikpolitiska beslut.

Utskottet finner det vara av största vikt att länstrafikreformen fullföljs i enlighet med riksdagens beslut. Reformen är ännu inte i sin helhet genomförd. Sålunda har länshuvudmän inte etablerats i tre län. I övriga län har huvudmän funnits under så kort tid att en utvärdering inte är meningsfull. Utskottet avstyrker därför motionen.

I motion 1981/82:1876 (fp) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om förslag till lagändring för att ge kommunerna möjlighet att *avgiftsbelägga biltrafik i tätort*.

Enligt motionären har enigheten vuxit om behovet av att begränsa bilismen i de större tätorterna. Hälso-, miljö- och olycksriskerna har börjat tas på allvar. I de större tätorterna prövas redan olika metoder, såsom trafikaneringar och skärpt parkeringsövervakning, för att minska antalet bilar i stadskärnorna. Motionären framhåller att undersökningar visar att verkligt betydande resultat bara kan uppnås om nya möjligheter öppnas. Ett system anges vara att ta ut särskilda tullavgifter då bilisterna åker in till stadskärnan. En alternativt utformad färdavgift är att inom parkeringspolitikens ram ta ut den avgift man önskar för att styra det faktiska utnyttjandet av hårt belastade gator, dvs. en form av trängselavgift.

Båda dessa kommunala fordonsavgifter saknar i dag stöd i lagen. Enligt

motionen är tiden nu mogen att ge kommunerna möjlighet att ta ut tull- eller trängselavgifter.

Enligt 1979 års trafikpolitiska beslut bör åtgärder vidtas som dämpar personbilsutnyttjandet. Begränsningar bör i första hand ske i form av direkta restriktioner mot bilutnyttjandet i de större tätorterna. Personbilstrafiken bör vidare kunna dämpas genom olika former av trafikregleringar, t. ex. genom körförbud för icke yrkesmässig trafik inom en del av en tätort. Beslutanderätten för sådana åtgärder ligger hos resp. kommun. Riksdagen har vidare i enlighet med det trafikpolitiska beslutet medgivit att de större kommunerna får bedriva försöksverksamhet med s. k. boendeparkering på gatumark (prop. 1979/80:34, TU 1979/80:6, rskr 1979/80:78).

En särskild utredare har på kommunikationsministerns uppdrag upprättat ett program för samordnade åtgärder i Stockholmsområdet (Ds K 1982:1). Utredaren har i sitt betänkande inte behandlat eller föreslagit införande av tull- eller trängselavgifter.

Antalet bilresor i storstadsområdena har minskat under senare år. Sedan år 1976 har antalet bilresenärer till och från Stockholms innerstad minskat med ca 10 %. Denna utveckling torde främst förklaras av ökade bensinpriser och sjunkande realinkomster hos hushållen. I Göteborg har parkeringsavgifterna höjts kraftigt i de centrala delarna av staden. Undersökningar som utförts har visat att parkeringsavgifterna kan vara ett effektivt medel att påverka bilisternas resvanor.

Av det anförda följer att motionärens synpunkter om bilism i tätort till väsentlig del kan tillgodoses. Enligt vad utskottet erfarit har inte heller någon kommun begärt att regeringen skall utarbeta lagförslag som syftar till att göra det möjligt för kommunerna att avgiftsbelägga biltrafik i tätort. Utskottet avstyrker motionsyrkandet.

I motion 1981/82:1876 (fp) yrkas vidare att riksdagen hos regeringen anhåller om närmare *kartläggning av bilismens samhällskostnader*, varvid särskilt bör uppmärksammas de s. k. miljökostnaderna samt regionala skillnader. Enligt motionären gjorde den trafikpolitiska utredningen en god analys av samhällskostnaderna för vägdrift, trafikövervakning, trängsel, trafikolyckor m. m. Någon kvantifiering av miljökostnader, humanvärde vid olyckor etc. kunde dock inte göras på grund av brist på forskningsmaterial.

Utskottet har tidigare vid ett par tillfällen behandlat denna fråga och då konstaterat att miljökostnaderna trots ett mångårigt och omfattande utredningsarbete inte befunnits möjliga att helt kvantifiera (TU 1979/80:18 och TU 1980/81:25). Ett betydande och viktigt underlag på detta område har dock tagits fram för statsmakternas ställningstagande i de avgörande trafikpolitiska frågorna. Ytterligare belysning av frågorna härom ansåg utskottet kunna förväntas genom pågående utrednings- och forskningsarbete på trafik- och trafiksäkerhetsområdet m. m.

Utskottet vidhåller sin uppfattning i frågan och avstyrker därför motionen i denna del.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *ny trafikpolitik*
att riksdagen avslår motion 1981/82:280 (vpk),
2. beträffande *samordning av transportmedel*
att riksdagen
 - a. avslår motion 1981/82:599 (s),
 - b. avslår motion 1981/82:1857 (c),
3. beträffande *trafikpolitikens inriktning*
att riksdagen
 - a. avslår motion 1981/82:2048 (m) yrkande 1,
 - b. avslår motion 1981/82:1887 (m),
4. beträffande *transportplanering*
att riksdagen avslår motion 1981/82:2048 (m) yrkande 2,
5. beträffande *finansiering av investeringar på trafikområdet*
att riksdagen lämnar motion 1981/82:2048 (m) yrkande 3 utan åtgärd,
6. beträffande *utvärdering av länstrafikreformen*
att riksdagen avslår motion 1981/82:428 (m),
7. beträffande *avgiftsbeläggning av biltrafik i tätort*
att riksdagen avslår motion 1981/82:1876 (fp) yrkande 1,
8. beträffande *kartläggning av bilismens samhällskostnader*
att riksdagen avslår motion 1981/82:1876 (fp) yrkande 2.

Stockholm den 15 april 1982

På trafikutskottets vägnar

BERTIL ZACHRISSON

Närvarande: Bertil Zachrisson (s), Rolf Clarkson (m), Rolf Sellgren (fp), Nils Hjorth (s), Wiggo Komstedt (m), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Filip Fridolfsson (m), Anna Wohlin-Andersson (c), Ove Karlsson (s), Eric Rejdnell (fp), Rune Johansson (s), Sten-Ove Sundström (s), Ingegärd Oskarsson (c) och Lars Hedfors (s).

Reservationer

1. beträffande trafikpolitikens inriktning (mom. 3)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt och Filip Fridolfsson (alla m) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "Utskottet anser för" och slutar med "motion 1981/82:1887 (m)." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet anser för sin del att det nu inte finns någon anledning att frånga 1979 års trafikpolitiska beslut. Som framhålls i motion 1981/82:2048 (partimotion m) har beslutet dock givit upphov till tolkningssvårigheter och missuppfattningar. Begreppet samhällsekonomiska kostnader har motiverat olönsamma investeringar och utgjort hinder för kostnadsbesparande rationaliseringsåtgärder. De statliga och kommunala bidragen till olika transportmedel har ökat kraftigt. Enbart för SJ:s del uppgår summan av bidrag och underskottstäckning över statsbudgeten till närmare 2 miljarder kronor om året.

Det statsfinansiella läget har gjort det nödvändigt att noga bevaka att de offentliga utgifterna kan ges en så effektiv användning som möjligt. Utskottet tillstyrker därför yrkandet i motion 1981/82:2048 (partimotion m) att riksdagen bör uttala att trafikpolitiken i största möjliga utsträckning skall bedrivas under fri konkurrens och på marknadsmässiga villkor.

Vad utskottet nu anfört vilket också innebär att motion 1981/82:1887 (m) till väsentlig del blir tillgodosedd bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande trafikpolitikens inriktning

att riksdagen med bifall till motion 1981/82:2048 (m) yrkande 1 och med anledning av motion 1981/82:1887 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. beträffande transportplanering (mom. 4)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt och Filip Fridolfsson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "I den" och slutar med "denna del." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion 1981/82:2048 (partimotion m) att den övertro på övergripande statlig trafikplanering som finns i 1979 års trafikpolitiska beslut bör nedtonas. Trafikpolitiken bör i så stor utsträckning som möjligt bygga på fri konkurrens. Detaljreglering och byråkrati bör undvikas. Utskottet tillstyrker därför yrkandet i motionen att riksdagen bör begära av regeringen att förslag läggs fram om att den

övergripande statliga transportplanering som utförs av transportrådet och länsstyrelserna slopas.

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

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. *beträffande transportplanering*

att riksdagen med bifall till motion 1981/82:2048 (m) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. beträffande finansiering av investeringar på trafikområdet (mom. 5)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt och Filip Fridolfsson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Utskottet behandlade" och på s. 7 slutar med "riksdagens sida." bort ersättas med text av följande lydelse:

I likhet med vad som framhålls i motion 1981/82:2048 (partimotion m) anser utskottet att investeringar i järnvägsmateriel, broar, vägar, flygplatser etc. i många fall är sysselsättningsskapande och grundläggande för landets infrastruktur. Det är angeläget att skapa så smidiga finansieringsmöjligheter som möjligt. Utskottet tillstyrker därför yrkandet i motionen att riksdagen bör uttala att denna typ av investeringar i ökad utsträckning skall finansieras på den öppna lånemarknaden.

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

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. *beträffande finansiering av investeringar på trafikområdet*

att riksdagen med bifall till motion 1981/82:2048 (m) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. beträffande kartläggning av bilismens samhällskostnader (mom. 8)

Rolf Sellgren (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Utskottet har" och på s. 9 slutar med "denna del." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet har tidigare vid ett par tillfällen behandlat denna fråga (TU 1979/80:18 och TU 1980/81:25). Det har då konstaterats att miljökostnaderna ännu inte helt kunnat kvantifieras. En viktig ansats att analysera och kvantifiera samhällskostnaderna gjordes inom ramen för trafikpolitiska utredningen. De beräknade samhällsekonomiska marginalkostnaderna för vägtrafiken angavs där för vägunderhåll, trafikövervakning, trängsel, olyckor och skulle ha angivits för miljöstörningar. Som konstaterades krävs

ytterligare insatser för att närmare belysa bl. a. miljökostnadernas särart. Det tänkande som utredningen påbörjade har bärighet för samhällets fortsatta trafikplanering och bör fullföljas. Utskottet har tidigare hänvisat till att frågorna kunde förväntas bli belysta genom pågående utrednings- och forskningsarbete på trafik- och trafiksäkerhetsområdet. Så har dock ännu inte blivit fallet. Utskottet tillstyrker därför yrkandet i motion 1981/82:1876 (fp) att riksdagen hos regeringen anhåller om en närmare kartläggning av bilismens samhällskostnader, varvid särskilt bör uppmärksammas de s. k. miljökostnaderna samt regionala skillnader.

Trafiksäkerhetsutredningen har sedan ärendet senast behandlades blivit föremål för propositionsskrivande och riksdagsbehandling. Det analys- och forskningsarbete som krävs för att vidareutveckla trafikpolitiska utredningens analysmodell kan delvis ske inom ramen för befintliga organ genom en samordning och en ökad målinriktning mot de kvantifieringsproblem som ännu inte nått sin lösning.

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

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. *beträffande kartläggning av bilismens samhällskostnader*
att riksdagen med bifall till motion 1981/82:1876 (fp) yrkande 2
som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom
anfört.