

Nr 18

Trafikutskottets betänkande i anledning av motioner rörande den statliga trafikpolitiken, m. m.**Motionerna**

I motionen 1972:65 av herr Torwald (c) har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller att trafikpolitiska delegationen får i uppdrag att pröva huruvida det i Hamburg tillämpade trafiksystemet går att använda i vårt land.

I motionen 1972:85 av herr Helén m. fl. (fp) har, såvitt nu är i fråga, hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar att de i motionen angivna riktlinjerna beaktas vid utformningen av en integrerad trafikpolitik, som genom att inordnas i den regionalpolitiska målsättningen tryggar en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar, varvid även miljöpolitiska och sociala synpunkter bör beaktas, att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om en ny utredning beträffande kriterier och kalkyleringsmetodik vid bedömning av en järnvägslinjes lönsamhet och att inga järnvägsnedläggningar företas mot lokala myndigheters vilja i avvaktan på att denna utrednings och den regionala trafikplaneringens resultat föreligger.

I motionen 1972:197 av herr Hermansson m. fl. (vpk) har, såvitt nu är i fråga, hemställts 1. att riksdagen med instämmande i de i motionen anförda synpunkterna om utformningen av nya riktlinjer för trafikpolitiken för beaktande överlämnar motionen till den trafikpolitiska delegationen, 2. att riksdagen uttalar sig för genomförandet av en sociologisk undersökning av järnvägsnedläggelsernas effekter i några områden inom skilda delar av landet där sådana nedläggelser ägt rum och att den anmodar den trafikpolitiska delegationen att föranstalta om en sådan undersökning.

I motionen 1972:249 av herr Fälldin m. fl. (c) har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning och förslag angående järnvägsnätets framtida omfattning.

I motionen 1972:519 av herr Andersson i Södertälje m. fl. (s) har hemställts att riksdagen ger Kungl. Maj:t i uppdrag 1. att för särskilda regioner starta en interregional trafikplanering, 2. att låta upprätta en trafikplan för Mälardalen.

I motionen 1972:526 av herr Jadestig m. fl. (s) har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär en skyndsam översyn av gällande tillståndsbestämmelser för den inrikes luftfarten.

I motionen 1972:530 av herrar Mattsson i Lane-Herrestad (c) och Mattsson i Skee (c) har hemställts att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna att berörda organ skall beakta betydelsen av upprustning av samt effektiv service och samordning inom den kollektiva trafiken.

I motionen 1972:721 av herr Lothigius m. fl. (m) har, såvitt nu är i fråga, föreslagits att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer att beslut om nedläggning av järnvägar skall underställas riksdagen för godkännande, att fortsatta försök görs på vissa av SJ:s bandelar med starkt reducerade priser för personbiljetter, att användandet av kollektiva trafikmedel stimuleras genom i motionen angivna åtgärder, att ett flexibelt transport-system utvecklas som motsvarar glesbygdens behov.

I motionen 1972:723 av herr Stridsman m. fl. (c, fp, m) har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att konkurrens- och prisförhållandena inom den inrikes luftfarten utreds med sikte på att uppnå största möjliga samhällsnytta och med särskild hänsyn till behovet av bättre samklang med regionalpolitiken.

I motionen 1972:1183 av herrar Elmstedt (c) och Stjernström (c) har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anholder att statens järnvägar får i uppdrag att pröva möjligheterna att öka resandefrekvensen under lågtrafikdygnen genom en allmän prisnedsättning.

I motionen 1972:1184 av herr Elmstedt m. fl. (c) har hemställts att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna att beslut om ytterligare nedläggning av järnvägslinjer inte bör fattas under tiden fram till den 1 oktober 1974, då länsstyrelsernas regionala trafikplanering beräknas vara slutförd.

I motionen 1972:1186 av herr Eriksson i Arvika m. fl. (fp) har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att trafikplaneringsutredningen ges i uppdrag att i det pågående utarbetandet av modellplaner för regional trafikplanering föranstalta om försök med låg enhetstaxa för färd med kollektivt trafikmedel inom regionen.

I motionen 1972:1189 av herr Eriksson i Bäckmora m. fl. (c) har hemställts att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna dels att nedläggning i princip inte må förekomma vare sig av järnvägslinje eller busslinje på landsväg i avvaktan på resultatet av den regionala trafikplanering som länsstyrelserna har att ombesörja, dels att kostnaderna för olönsamma busslinjer på landsbygden skall bestridas av staten och ej överlastas på kommunerna.

I motionen 1972:1198 av herr Helén m. fl. (fp) har hemställts att en utredning tillsätts med uppgift att framlägga förslag om bildande av ett forsknings- och utvecklingsbolag för kollektivtrafikteknik ägt gemensamt av staten, intresserade landsting och kommuner samt industrier.

I motionen 1972:1202 av herr Jonsson i Alingsås (fp) har hemställts

dels att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att trafikpolitiska delegationen med stor skyndsamhet redovisar sin utvärdering av 1963 års trafikbeslut, dels att riksdagen ger Kungl. Maj:t till känna vad som i motionen anförts om de statliga verkens samordning i syfte att främja en samhälls-ekonomisk helhetssyn på transportkostnaderna.

I motionen 1972:1204 av fru Jonäng m. fl. (c) har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anholder dels om skyndsam utredning och förslag av frågan om stöd till persontrafiken på långa avstånd, dels att statens järnvägar upptar försöksverksamhet med taxenedsättningar inom tåg- och busstrafiken på i motionen anförda grunder.

Utskottet

Trafikpolitikens framtida utformning och inriktning

I motionen 1972:85 konstateras att målsättningen i 1963 års trafikpolitiska beslut — en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar — inte uppnåtts. Sedan beslutet fattades har en ny lokaliserings- och regionalpolitik börjat växa fram, som syftar till att motverka koncentrationen av arbetsplatser och boende till storstadsregionerna för att i stället ge förutsättningar för en positiv befolknings- och näringslivsutveckling i olika delar av landet. Trafikpolitiken är ett av de effektivaste hjälpmedlen för att nå de regionalpolitiska målen och bör därför inordnas i den regionalpolitiska målsättningen, varvid även miljöpolitiska och sociala synpunkter bör beaktas. I fråga om en av de bärande principerna i 1963 års beslut, nämligen att varje trafikmedel skall bära sina kostnader, konstateras att hållbara metoder att beräkna dessa kostnader ännu saknas. Detta gäller i särskild grad vägkostnaderna, varför vägkostnadsutredningens arbete måste forceras. En samhällelig nyttokostnadskalkyl anses vidare vara nödvändig som vägledning för de ramar som samhället fastställer för trafikpolitiken, och i största möjliga utsträckning bör varje transportmedels tjänster prissättas på basis av de samhällsekonomiska kostnaderna. Det anses mot bakgrund bl. a. härav angeläget att riksdagen gör *vissa preciseringar* och begär *ytterligare åtgärder* i syfte att uppnå det mål som angavs i 1963 års beslut. Under tre rubriker — fjärrtrafiken, tätortstrafiken och landsbygdstrafiken — föreslår motionärerna vissa sådana åtgärder samt hemställer herefter att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar att de i motionen angivna riktlinjerna beaktas vid utformningen av trafikpolitiken.

I motionen 1972:197 framhålls likaledes att målsättningen i 1963 års trafikbeslut om en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar inte kunnat uppnås. Behov föreligger därför av *en ny trafikpolitik* som sätter sociala och lokaliseringspolitiska mål samt säkerhets- och miljösynpunkter m. m. före kraven på en fri konkurrens och företagsekonomisk lönsamhet. Genom en aktiv styrningspolitik bör i enlighet härmed så stor del av trafiken som med hänsyn till samhällsekonomiska

bedömningar kan anses vara ändamålsenligt föras över till kollektiva trafikmedel. Vidare bör konkurrensen trafikmedlen emellan i allt högre grad ersättas av totalplanering och samordning av åtgärder för hela det trafikpolitiska fältet. Under hänvisning härtill föreslår motionärerna att riksdagen, med instämmande av de i motionen anförda synpunkterna, för beaktande överlämnar motionen till den trafikpolitiska delegationen.

I motionen 1972:1202 framhålls som angeläget att erfarenheterna av 1963 års trafikbeslut och dess tillämpning *snarast redovisas* och att man i fortsättningen vid bedömning av transportbehoven tar hänsyn till trafiksäkerhets- och miljösynpunkter samt nationalekonomiska konsekvenser. En *samordning* mellan framför allt SJ och de statliga förvaltningarna i övrigt bör vidare kunna förverkligas på ett sådant sätt att verken kan utnyttja varandras tjänster. Motionären föreslår därför att riksdagen dels hos Kungl. Maj:t begär att trafikpolitiska delegationen med stor skyndsamhet redovisar sin utvärdering av 1963 års trafikbeslut, dels ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts om de statliga verkens samordning i syfte att främja en samhällsekonomisk helhetssyn på transportkostnaderna.

Utskottet vill i anledning av nämnda yrkanden erinra om att Kungl. Maj:t genom beslut den 29 september 1972 bemyndigat chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla särskilda sakkunniga för *utredning av vissa trafikpolitiska frågor*.

I direktiven för utredningen framhålls att — med den omfattning och betydelse som trafiksektorn har, med den tillväxttakt som karakteriserar den och med de investeringsbehov den representerar — det är av största vikt att betingelser skapas för en samhällsekonomiskt riktig utveckling och fördelning av transportarbetet.

Den samhällsekonomiska målsättningen som man även fortsättningsvis bör hålla fast vid — skulle enligt 1963 års principbeslut uppnås dels genom en avveckling av olika föråldrade och utvecklingshämmande regleringar inom järnvägs- och landsvägstrafiken, dels genom en tillämpning av kostnadsansvarighetsprincipen innebärande att varje trafikgren i princip själv borde svara för de kostnader den förorsakade det allmänna. Härigenom skulle den likhet i marknadsvillkoren skapas, som var en förutsättning för att man genom en ökad konkurrens skulle få en samhällsekonomiskt rationellare transportmarknad.

I direktiven erinras i anslutning härtill om det grundläggande förhållandet att ansvaret för anläggningsverksamheten inom transportväsendet till helt övervägande del ävilar det allmänna. En begränsning i möjligheterna till en på likhet i villkoren grundad effektiv konkurrens följer vidare av bl. a. svårigheterna att på ett mera långtgående och exakt sätt fördela de samhällsekonomiska kostnaderna på olika trafikmedel och transportförhållanden. I sammanhanget görs jämförelse mellan järnvägs- och landsvägstrafiken, där i det ena fallet en enda huvudman i princip är ansvarig för såväl trafikanläggningar som rullande materiel, medan i det andra fallet ansvaret för anläggningarna är fördelat på stat och kommuner

och ansvaret för trafikarbetet på ett stort antal trafikutövare. Problemen härvidlag sammanhänger också med de krav på administrativ hanterlighet som måste ställas på frakt-, avgifts- och beskattningssystemen.

Med hänsyn till samhällseliga intressen – trafiksäkerhet, arbetarskydd, miljökrav osv. – måste resp. trafikgrenar också vidkännas restriktioner av olika slag, som ofta inte låter sig uttryckas i ekonomiska termer men som innebär mer eller mindre långtgående ingrepp i trafikutövningen.

Samtidigt som i direktiven sålunda erinras om omständigheter, som begränsar möjligheterna att tillämpa en mera utvecklad fri konkurrens, hänvisas till den utveckling inom samhället som skett sedan 1963 års trafikpolitiska beslut och som inneburit en längre gående precisering i fråga om inriktningen av det samhällseliga handlandet i olika hänseenden. Det gäller samhällseliga mål inom närings- och regionalpolitiken samt arbetsmarknadspolitiken m. m. Härigenom åsyftas en utjämning av utvecklingsmöjligheterna i förhållandet mellan landets olika delar genom en mera balanserad utveckling av näringslivet och därmed av sysselsättningen samt till en mera balanserad bebyggelseutveckling med en tillfredsställande samhällselig och kommersiell service för befolkningen i olika områden.

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

Mot den angivna bakgrunden anses en omprövning böra ske av kostnadsansvarets utformning och tillämpning. En sådan omprövning förklaras motiverad med hänsyn till de olägenheter som följer med kostnadsansvarighetsprincipens nuvarande hårda knytning till varje särskild trafikgren. Den kan få till följd antingen att samhällsekoniskt motiverade investeringar inom en trafikgren inte kommer till stånd eller att deras finansiering framtvingar en avgiftsnivå som leder till att investeringarna inte effektivt utnyttjas. Angivna innebörd av kostnadsansvarighetsprincipen kan också få till följd att redan gjorda investeringar – exempelvis i SJ – inte utnyttjas på ett tillräckligt effektivt sätt på grund av den gällande avgiftsnivån. En relativt sett lägre nivå – ledande till ett visst underskott för trafikgrenen – skulle kunna tänkas innebära en samhällsekonisk vinst jämförd med en eljest erforderlig utbyggnad av vägnätet.

Med hänsyn till den begränsning av möjligheterna att åstadkomma samhällsekoniskt riktiga lösningar, som i vissa fall följer med en till varje trafikgren knuten kostnadsansvarighet, anses det också finnas anledning att närmare överväga i vilken utsträckning och under vilka förutsättningar en ändrad innebörd bör ges åt kostnadsansvaret. Härvid avses närmast en anknytning av detta till landtransportsektorn eller till trafiksektorn i dess helhet. Med hänsyn till de vidare samhällsekoniska

bedömningarna av resursanvändningen konstateras att det redan nu förekommer avvikelser utöver en sådan ram av närings- och regionalpolitiska samt sociala skäl. Exempel härpå är utgående bidrag till det trafiksvaga järnvägsnätet och till det regionalpolitiska transportstödet.

Det skall därför ankomma på särskilt tillkallade sakkunniga att bl. a. närmare pröva härmed sammanhängande problem och framlägga förslag till konkreta handlingsnormer. De sakkunniga bör i sammanhanget ha samråd med vägkostnadsutredningen, som bl. a. överväger de teoretiska och praktiska betingelserna för prissättningen av det allmännas tjänster inom vägtrafiksektorn.

Betydelse måste framöver i ökad utsträckning tillmätas tillgången till en övergripande och fortlöpande trafikplanering, som ger underlag för bedömning av möjliga transportalternativ. Härvid erinras om att Kungl. Maj:t hösten 1971 gett länsstyrelserna i uppdrag att till senare hälften av år 1974 genomföra en sådan regional planering i enlighet med anvisningar som successivt utfärdas på grundval av förslag från den s. k. trafikplaneringsutredningen. Denna planering anses — i förening med andra trafikpolitiska instrument — kunna skapa bättre förutsättningar att genom prioritering uppnå en samhällsekonomiskt lämplig fördelning av transportarbetet på olika transportgrenar. Med hänsyn till arten av trafikplaneringsutredningens arbete bör de tillkallade sakkunniga ha kontakt med utredningen.

I direktiven tas också upp frågan om behovet av särskilda åtgärder avseende godstrafiken på landsväg, vilka kan vara motiverade för att främja en sund och balanserad utveckling. Härvid hänvisas till den under våren 1972 framlagda propositionen (1972:81) angående bl. a. yrkesmässig godsbefordran och den häri redovisade utveckling som under senare år ägt rum inom sektorn. En utbyggnad har numera skett av den lämplighetsprövning som föregår tillståndsgivningen. För att motverka en från trafikpolitiska, trafiksäkerhetsmässiga och arbetssociala synpunkter oacceptabel snedvridning av utvecklingen i vissa hänseenden har också en skärpning beslutats i fråga om företagens ansvar för att gällande arbetstids- och belastningsbestämmelser följs.

Det skall härvidlag ankomma på de sakkunniga att överväga de ytterligare åtgärder som krävs för att främja en rationell och sund utveckling inom berörda landsvägstrafik. Därvid bör också beaktas behovet av instrument, som kan bidra till en samhällsekonomiskt riktig arbetsfördelning mellan olika trafikmedel och trafikutövare. Som exempel på sådana åtgärder anges nya former för tillståndsgivning inom landsvägstransportsektorn.

Avslutningsvis konstateras att utredningsuppdraget är omfattande och att det med hänsyn härtill är angeläget att de sakkunniga tidsprioriterar olika delar av detta.

I anslutning till det anförda må erinras om att 1969 och 1971 års riksdagar på förslag av vederbörande utskott — gjorde vissa uttalanden rörande trafikpolitikens fortsatta utformning och inriktning (SU

1969:167, rskr 1969:380, TU 1971:6, rskr 1971:146). Genom det nu beslutade utredningsarbetet torde material kunna erhållas för en bättre bedömning av frågorna härom samt förutsättningar därmed kunna skapas för ett fullföljande av statsmakternas intentioner på det trafikpolitiska området. Med hänsyn till frågornas angelägna karaktär vill utskottet understryka vikten av att utredningsarbetet bedrivs med skyndsamhet. Det kan därvid visa sig önskvärt eller lämpligt att de sakkunniga, i enlighet med kommunikationsministerns uttalande, söker framlägga delförslag till provisoriska åtgärder och arrangemang som kan stödja strävandena att fylla den samhällsekonomiska målsättningen. Även utskottet finner det riktigt att vid utredningsuppdragets fullgörande de i det följande närmare berörda frågorna om SJ:s taxekonstruktion och prövningen av SJ:s trafiksvaga nät ges hög prioritet.

Utskottet konstaterar också att de för utredningen meddelade direktiven i väsentliga delar torde innebära ett tillgodoseende av de synpunkter som framförts i samband med de förut nämnda motionsyrkandena.

Av denna anledning finner utskottet motionen 1972:85, såvitt nu är i fråga, inte böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

Utskottet finner vidare anledning inte föreligga att från riksdagens sida begära att motionen 1972:197 överlämnas till den trafikpolitiska delegationen för beaktande.

Motionen 1972:1202 om bl. a. den trafikpolitiska delegationens utvärdering av 1963 års trafikbeslut synes ej heller böra påkalla någon riksdagens åtgärd. Utskottet vill härvidlag f. ö. också hänvisa till den ingående redovisning för delegationens tidigare avgivna rapporter som lämnats i utskottets betänkande nr 6 vid fjolårets riksdag.

I motionen 1972:519 har hemställts att riksdagen ger Kungl Maj:t i uppdrag att dels för särskilda regioner starta en *interregional trafikplanering*, dels låta upprätta en *trafikplan för Mälardalen*.

I anledning härav vill utskottet erinra om att i anvisningarna till länsstyrelserna om regional trafikplanering (kommunikationsdepartementet, februari 1972) bl. a. upptagits frågan om interregional trafik. Sålunda framhålls att den interregionala trafiken bör beaktas i den regionala trafikplaneringen med hänsyn dels till behovet att i lämplig utsträckning samordna de regionala transporterna med de mera övergripande trafikströmmarna till och från övriga delar av landet, dels till de återverkningar i fråga om dimensioneringen av den egna regionens transportnät och trafikanläggningar som de övergripande trafikströmmarna kan ha. Vidare framhålls att den regionala trafikplaneringen avses ske i nära samverkan mellan länsstyrelserna och trafikplaneringsutredningen, mellan länsstyrelserna inbördes och mellan länsstyrelserna och kommunerna inom resp. län. I anslutning härtill konstateras att länen — med hänsyn till allmänhetens och näringslivets kontaktmönster — inte alltid utgör från trafikplaneringssynpunkt funktionellt lämpligt avgränsade områden. En regional trafikplanering för ett län måste därför i viss utsträckning på

lämpligt sätt avstämmas med motsvarande planering i ett eller flera angränsande län. Som exempel på grupper av län, där de trafikmässiga sambanden särskilt bör beaktas, anges dels Stockholms, Uppsala, Södermanlands och Västmanlands län, dels Värmlands, Örebro och Västmanlands län.

Syftet med yrkandena i motionen — som väckts innan de nämnda anvisningarna utfärdats — synes härigenom väl tillgodosett. Någon särskild åtgärd i frågan från riksdagens sida är följaktligen inte påkallad, varför motionen avstyrks.

Taxefrågor

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

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

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

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

I anslutning härill vill utskottet ta upp frågan om det system med tillämpning av den s. k. snittaxan som vid SJ införts fr. o. m. den 28 maj i år. Systemet innebär att vid kombinerade tåg—bussresor avgift beräknas på varje färdmedels delsträcka för sig enligt resp. färdmedels taxa. Speciellt i de fall då en förutvarande järnvägsförbindelse ersatts med

alternativa tåg/bussförbindelser synes tillämpningen av detta system ha skapat stor irritation bland den resande allmänheten.

Även utskottet finner angivna förhållande otillfredsställande och anser därför en omprövning av systemet snarast böra komma till stånd – i syfte att eliminera de olägenheter som uppkommit vid tillämpningen av detsamma. Utskottet vill därför föreslå att i anledning härav erforderliga åtgärder vidtas – utan att resultatet av förenämnda utredningsarbete avvaktas.

Vad utskottet i denna fråga anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

Det nu anförda samt den försöksverksamhet med nedsättning av biljettpreis och med avgiftsrabatter m. m. som sedan länge pågått inom SJ torde i det närmaste innebära ett tillgodoseende av vissa motionsyrkanden i taxefrågor. Detta gäller yrkandet i motionen 1972:721 att fortsatta försök göres på vissa av SJ:s bandelar *med starkt reducerade priser* för personbiljetter, yrkandet i motionen 1972:1204 om skyndsamt utredning och förslag om *stöd till persontrafiken* på långa avstånd och om försöksverksamhet med *taxenedsättningar* inom tåg- och busstrafiken samt yrkandet i motionen 1972:1183 om möjligheter för SJ att öka resandefrekvensen under lågtrafikdygnet genom *en allmän prisnedsättning*. Nämnade motioner bör därför inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Under hänvisning till det anförda och i avvaktan på resultatet av den omfattande utredningsverksamhet som i övrigt pågår eller planeras inom trafikområdet finner utskottet ej heller anledning föreligga att hos Kungl. Maj:t begära sådana särskilda försök med *låg enhetstaxa* för färd med kollektivt trafikmedel inom skilda kommuner eller regioner, som avses i motionen 1972:1186. Motionen avstyrks därför.

Vissa frågor rörande nedläggning av järnvägs- och busslinjer

I direktiven framhålls att det inom ramen för det trafikpolitiska utvecklingsarbetet finns anledning att ägna särskild uppmärksamhet åt järnvägstrafiken och dess möjligheter att utvecklas i marknads- och servicehänseende. Det erinras i anslutning härtill om de betydande ansträngningar som gjorts för att successivt anpassa SJ:s verksamhet till de krav som SJ:s kunder i person- och godstrafiken ställer.

I anslutning härtill tas upp frågan om SJ:s trafiksvaga bandelar och SJ:s separatredovisning av dessa. Härvidlag anses – mot bakgrund av de erfarenheter som efter hand vunnits av denna separatredovisning – finnas anledning att överväga en ändrad prövnings- och handläggningsordning.

Separatredovisningens syfte anges vara att bedöma den resultatförbättring för SJ som en nedläggning av hela det trafiksvaga järnvägsnätet skulle medföra. Den beräkningsmetodik som hittills använts anses lämpa sig för bandelar, som går att isolera från det övriga bannätet utan att helhetsbilden förändras i avgörande utsträckning. När det undersökta bannätet däremot utökas till att omfatta även bandelar, som har ett mera

direkt samband med affärsbanenätet, blir det väsentligt svårare att beräkningsmässigt klarlägga verkningarna av en tänkt nedläggning.

Mot bakgrund härav förklaras en omprövning böra ske av den nuvarande beräkningsmetodik vid avgränsning av det trafiksvaga bannätet. Därvid bör perspektivet vidgas så att man får en handläggningsordning, som även innefattar en realistisk prövning av det trafiksvaga nätet med hänsyn till de alternativa, samhällsekonomiskt fördelaktigare transportmöjligheter som kan stå till buds. Övervägandena i denna del bör ske i kontakt med trafikplaneringsutredningen.

I anslutning härtill vill utskottet för sin del erinra om sitt uttalande vid fjolårets riksdag (TU 1971:6) att en förutsättning vid trafikplaneringen måste vara att försörjningen med kollektiv trafik hålles på en tillfredsställande nivå. Stor försiktighet måste därför, som riksdagen tidigare understrukit, iakttas beträffande järnvägsnedläggelser. Därest nedläggning av en viss bandel ändå anses böra komma till stånd skall såvitt möjligt sådan ersättningstrafik ordnas att kravet på en god trafikförsörjning kan tillgodoses. Den viktiga frågan om ansvaret för uppehållande av sådan olönsam busstrafik som tillkommit i anledning av järnvägsnedläggelse - samt kostnadsberäkningen härför - måste också få en tillfredsställande lösning.

I samband med beslutet under hösten 1971 om verkställande av en regional trafikplanering framhölls också av kommunikationsministern att regeringen - i avvaktan på planeringens genomförande - kommer att iakta viss återhållsamhet i fråga om beslut rörande nedläggning av ytterligare järnvägslinjer. Enligt vad utskottet erfarit innebär detta att några beslut om järnvägsnedläggelser - annat än i rena undantagsfall - inte kommer att tas före planeringsarbetets slut under senare delen av 1974.

Vidare må nämnas att Kungl. Maj:t genom beslut den 21 januari 1972 med giltighet t. v. föreskriver att statens järnvägar - i fråga om busslinjetrafik, som med hänsyn till linjestäckningen och trafikförhållandena i övrigt har en regional karaktär genom att i icke oväsentlig utsträckning tillgodose behov av persontransporter mellan centralorter i olika kommunblock - iakttar återhållsamhet i fråga om begränsningar av trafiken som påtagligt försämrar resemöjligheterna mellan sådana orter.

Direktivens innehåll jämte det i övrigt nu anförda synes innebära ett tillgodoseende av yrkandet i motionen 1972:85 om en ny utredning beträffande *kriterier och kalkyleringsmetodik* vid bedömning av en järnvägslinjes lönsamhet samt att inga järnvägsnedläggningar företas mot lokala myndigheters vilja i avvaktan på att denna utrednings och den regionala trafikplaneringens resultat föreligger. Någon särskild åtgärd i ämnet från riksdagens sida är följaktligen inte påkallad.

Av samma skäl torde det ej heller längre vara påkallat att, som i motionen 1972:249 yrkats, hos Kungl. Maj:t begära särskild utredning samt förslag angående *järnvägsnätets framtida omfattning*.

Utskottet har vidare inte funnit tillräckliga skäl föreligga att från riksdagens sida kräva att *beslut om nedläggning* av järnvägar av Kungl. Maj:t skall *underställas riksdagen* för godkännande. Yrkandet härom i motionen 1972:721 avstyrks därför av utskottet.

Inte heller finner utskottet anledning nu föreligga att i enlighet med yrkandet i motionen 1972:1184 riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t gör ett särskilt uttalande att beslut om *ytterligare nedläggning* av järnvägs-linjer inte bör fattas under tiden fram till den 1 oktober 1974, då länsstyrelsernas regionala trafikplanering beräknas vara slutförd.

Detsamma gäller kravet i motionen 1972:1189 att riksdagen som sin mening skall ge Kungl. Maj:t till känna dels att nedläggning i princip inte må förekomma vare sig av *järnvägslinje eller busslinje* på landsväg i avvaktan på resultatet av den regionala trafikplaneringen, dels att kostnaderna för olönsamma busslinjer på landsbygden skall bestridas av staten och ej överlastas på kommunerna.

Vad beträffar den i motionen 1972:197 begärda *sociologiska undersökningen av järnvägsnedläggelsernas effekter* kan en sådan i och för sig vara av stort intresse. Därest verkligt behov av undersökningen — i samband med förut berörda utredningsarbete eller eljest — skulle visa sig föreligga förutsätter utskottet också att densamma kommer till stånd. Utskottet finner det emellertid inte böra ankomma på riksdagen att genom den trafikpolitiska delegationen begära en särskild undersökning av detta slag och avstyrker därför motionen i berörda del.

Viss kollektivtrafik m. m.

I motionen 1972:530 har hemställts att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna att berörda organ skall beakta betydelsen av *upprustning* av samt *effektiv service och samordning* av den kollektiva trafiken. De i motionen berörda förhållandena torde närmast avse SJ:s tåg- och busstrafik. Under hänvisning till vad som anförts i de förut nämnda utredningsdirektiven — angående bl. a. behovet av upprustning och förbättrad service m. m. i fråga om de kollektiva trafikmedlen — samt till det pågående regionala trafikplaneringsarbetet finner utskottet någon särskild framställning i ämnet från riksdagens sida ej erforderlig och avstyrker därför motionen.

Av samma skäl och med hänsyn jämväl till det omfattande utrednings- och planeringsarbete som i övrigt och bl. a. inom kollektivtrafikutredningen pågår kan utskottet inte heller finna det påkallat att på de i motionen 1972:721 anförda grunderna i särskilda skrivelser till Kungl. Maj:t hemställa dels att användandet av *kollektiva trafikmedel stimuleras*, dels att ett *flexibelt transportsystem* utvecklas som motsvarar glesbyg-dens behov. I sistnämnda hänseende må för övrigt erinras om att glesbygdsutredningen i sitt nyligen avgivna betänkande Glesbygder och glesbygdspolitik (SOU 1972:56) även tagit upp kommunikationsfrågorna.

Utredningens förslag har remissbehandlats och bereds f. n. inom Kungl. Maj:ts kansli. Under hänvisning till det anförda avstyrks motionen i berörda delar.

Likaledes under hänvisning till pågående utrednings- och planeringsarbete kan utskottet ej heller finna det motiverat att hos Kungl. Maj:t anhålla att trafikpolitiska delegationen får i uppdrag att pröva huruvida just *det i Hamburg tillämpade trafiksystemet* går att använda i vårt land. Yrkandet härom i motionen 1972:65 avstyrks därför.

I motionen 1972:1198 har hemställts att en utredning tillsätts med uppgift att framlägga förslag om bildande av ett *forsknings- och utvecklingsbolag för kollektivtrafikteknik* ägt gemensamt av staten, intresserade landsting och kommuner samt industrier.

I sitt betänkande 1971:6 ügnade utskottet härmed sammanhängande frågor en ingående behandling och redogjorde bl. a. för innehållet i en inom Svenska utvecklings AB utarbetad promemoria i ämnet. I anslutning härtill framhöll utskottet att det är angeläget att en effektiv uppföljning sker av berörda frågor såväl inom utvecklingsbolaget som i övrigt. Utskottet ansåg sig dock kunna utgå från att Kungl. Maj:t uppmärksamst följer utvecklingen på området samt vidtar i anledning härav eventuellt erforderliga åtgärder. Under hänvisning härtill syntes någon särskild framställning i ämnet till Kungl. Maj:t från riksdagens sida ej erforderlig.

Utskottet är alltjämt av samma uppfattning och avstyrker under hänvisning härtill även det nu aktuella motionsyrkandet.

Vissa frågor rörande den inrikes luftfarten

I motionen 1972:723 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att *konkurrens- och pristäförhållandena* inom den inrikes luftfarten utreds med sikte på att uppnå största möjliga samhällsnytta och med särskild hänsyn till behovet av bättre samklang med regionalpolitiken. Vidare har i motionen 1972:526 yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär en skyndsam översyn av gällande *tillståndsbestämmelser* för den inrikes luftfarten.

I anledning härav må erinras om att inom kommunikationsdepartementet utredningsarbete pågår i frågor rörande kostnaderna för persontransporter på långa avstånd samt eventuellt transportstöd härför. Vidare må erinras om trafikplaneringsutredningens arbete och den regionala trafikplanering som sker i länsstyrelsernas regi. I samband med nämnda utrednings- och planeringsarbete torde även taxorna inom den inrikes flygtrafiken komma att aktualiseras. Enligt vad utskottet erfarit bedrivs f. ö. också inom SAS och Linjeflyg ett utredningsarbete som syftar till en förhållandevis genomgripande revision av taxestystemet.

Beträffande de främst i motionen 1972:723 redovisade uppgifterna angående vissa konkurrens- och pristäförhållanden samt därvid gjorda jämförelser har i den allmänna debatten om dessa frågor olika uppfatt-

ningar redovisats. Utskottet finner det för sin del inte påkallat att i nu förevarande sammanhang närmare ingå härpå. Av intresse är emellertid de i motionerna upptagna principfrågorna om organisationen av och tillståndsgivningen för den inrikes flygtrafiken. Även utskottet finner skäl tala för att en översyn av härmed sammanhängande spörsmål kommer till stånd i syfte att klarlägga den ur olika synpunkter lämpligaste och effektivaste organisationen av inrikesflyget. Utskottet vill därför förorda att Kungl. Maj:t i lämpligt sammanhang föranstaltar om en sådan översyn samt för riksdagen redovisar resultatet härav.

Vad utskottet i denna fråga anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

Hemställan

Under hänvisning till vad sålunda anförts hemställer utskottet att riksdagen

1. avslår motionerna 1972: 85 i de delar som behandlas i detta betänkande, 1972: 249, 1972: 721 i vad avser pröfsök på SJ:s bandelar och nedläggning av järnvägslinjer, 1972: 1204, 1972: 1183, 1972: 1184 och 1972: 1189,
2. avslår motionen 1972: 197 i vad den avser hemställan att motionen överlämnas till den trafikpolitiska delegationen,
3. avslår motionen 1972: 1202,
4. avslår motionen 1972: 519,
5. som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört beträffande SJ:s tillämpning av systemet med den s. k. snitttaxan,
6. avslår motionen 1972: 1186,
7. avslår motionen 1972: 197 i vad den avser skrivelse till Kungl. Maj:t om uppdrag åt den trafikpolitiska delegationen att genomföra en sociologisk undersökning av effekterna av järnvägsnedläggelser,
8. avslår motionen 1972: 530,
9. avslår motionen 1972: 721
 - a) i vad den avser skrivelse till Kungl. Maj:t om att användandet av kollektiva trafikmedel stimuleras,
 - b) i vad den avser skrivelse till Kungl. Maj:t om ett flexibelt transportsystem för glesbygdens behov,
10. avslår motionen 1972: 65,
11. avslår motionen 1972: 1198,
12. i anledning av motionerna 1972: 526 och 1972: 723 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande en översyn av organisationen av och tillståndsgivningen för den inrikes flygtrafiken.

Stockholm den 9 november 1972

På trafikutskottets vägnar

SVEN GUSTAFSON

Närvarande: herrar Gustafson i Göteborg (fp), Mellqvist (s), Dahlgren (c), Lindahl (s), Lothigius (m), Hjorth (s), Persson i Heden (c), Hugosson (s), Sellgren (fp), Rosqvist (s), Håkansson (c), Lindberg (s), Clarkson (m), Magnusson i Kristinehamn (vpk) och Karlsson i Malung (s).

Reservationer

1. beträffande *trafikpolitikens framtida utformning och inriktning* av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Håkansson (c) och Clarkson (m) som anser att

dels den del av utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "Utskottet konstaterar" och slutar med "riksdagens åtgärd" bort ha följande lydelse:

"Inom utskottet har vid behandlingen av motionerna en ingående prövning skett av de skilda yrkandena. Utskottet har därvid funnit att dessa till inte oväsentlig del blivit tillgodosedda i de för utredningen meddelade direktiven. Med hänsyn till de många komplicerade samband som trafikpolitiken omspänner kommer emellertid denna utredning sannolikt att pågå under avsevärd tid. Även med en prioritering av den ordningsföljd med vilken frågorna skall behandlas inom utredningen finner utskottet det angeläget att det redan under utredningstiden vidtas vissa åtgärder.

För att alla delar av landet skall få en tillfredsställande trafikförsörjning inom rimlig tid måste sålunda den kollektiva trafiken förbättras och byggas ut. En förutsättning härför är att redan gjorda investeringar inom kommunikationssektorn i dess helhet vidmakthålls. Detta gäller främst järnvägs- och landsvägsnäten men även investeringarna avseende exempelvis sjöfart och luftfart.

Det står enligt utskottets mening alldeles klart att järnvägarna även i framtiden måste spela en betydande roll för både gods- och persontransporter. Även miljöhänsyn och trafiksäkerhetsskäl gör det nödvändigt att den rälsbundna trafiken stimuleras. Taxepolitiken måste bedrivas med tanke härför och vidare måste SJ över huvud taget försöka göra sin del av den kollektiva trafiken mera attraktiv och bättre anpassad till trafikanternas önskemål och behov.

Uppkommande frågor om nedläggningar av järnvägar och indragningar av stationer bör ses i ett mera långsiktigt perspektiv. Någon nedläggning av järnvägar bör därför inte ske under pågående utrednings- och planeringsarbete. Det är vidare enligt utskottets mening inte tillräckligt att låta framställningar om nedläggningar av järnvägslinjer vila i avvaktan på trafikplaneringsverksamheten. Tvcksamheten om järnvägarnas framtida roll är därmed inte undanröjd. Det ger inte tillräcklig stabilitet åt beslut om lokaliseringar av företag eller fraktavtal som under tiden måste fattas. Ett mera klagörande uttalande om statsmakternas avsikt att tilldela järnvägarna en betydande roll i den framtida transportförsörjningen vore därför i hög grad motiverat.

För att nå en önskvärd utveckling av framför allt transporterna över längre avstånd måste statens järnvägars konkurrenskraft förstärkas. F. n. är

i olika avseenden inte SJ:s transportservice av den kvalitet som kunderna kräver. Det gäller inte minst företagets möjligheter att hålla eller ingå bindande avtal om transporttider. Förtroendet för transportföretaget måste på den punkten vara orubbligt inom ett näringsliv där även ett kort driftstopp kan vålla stora kostnadsökningar. Sådana krav på statens järnvägar måste i högre grad än hittills beaktas vid prövningen av verkets framställningar om investeringsmedel och även internt i företagets investeringspolitik.

Mot angivna bakgrund finner utskottet övervägande skäl också tala för att — såsom i motionen 1972: 249 föreslagits — frågan om järnvägsnätets framtida omfattning och uppgifter utreds. Utskottet delar vidare motiönärernas uppfattning att riksdagen bör ges tillfälle att ta ställning till förslag i frågan. Arbetet bör bedrivas med skyndsamhet och i möjligaste mån samordnas med den regionala trafikplaneringen.

Inom ramen för nuvarande bestämmelser bör — som förut nämnts — förbättringar göras i statens järnvägars taxepolitik och genom statligt initiativ och ekonomiskt stöd även möjliggöras i andra transportföretags taxor. Utöver det borttagande av den s. k. snittaxan som utskottet i det följande föreslår är det angeläget att en reduktion av kostnaderna för persontransporter kommer till stånd, motsvarande det transportstöd som nu utgår för godstransporter. En sådan åtgärd är i hög grad motiverad för att ge de enskilda människorna och näringslivet i framför allt norra Sverige mera likvärdiga förutsättningar med förhållandena i södra och mellersta Sverige. Den har således ett starkt samband med regionalpolitiska ansträngningar. Utskottet finner det därför angeläget att förslag i angivet syfte föreläggs riksdagen.

För stora delar av landet är kvaliteten på transportförsörjningen beroende av förutsättningarna för busstrafiken. Utskottet har vid ett flertal tillfällen fäst uppmärksamheten på behovet av en skyndsam prövning av frågan om ett reformerat system för statsbidragen till den olönsamma busstrafiken. Det är också angeläget att Kungl. Maj:t genom erforderliga bidrag gör det möjligt att i avvaktan på resultatet av den regionala trafikplaneringen upprätthålla regional busstrafik.

Till de frågor som inte heller kan vänta på förslag till åtgärder från trafikpolitiska utredningen hör den fortgående försämringen av vägnätets kvalitet. Tillgängliga trafikprognoser pekar på en kraftigt växande efterfrågan på transporttjänster. Även om ansträngningarna att överföra en allt större del av transportökningen till järnvägarna blir mycket framgångsrika, kommer ändå vägnätets omfattning och kvalitet inom överskådlig tid att vara otillräckliga. Det är därför ett oeftergivligt krav att det kapital som vägnätet f. n. representerar inte minskar i värde genom eftersatt underhåll. Enligt utskottets mening måste tillräcklig hänsyn här till tas vid prövningen av anslagen till vägsektorn. Pågående överarbetning av den långsiktiga vägplaneringen måste också bedrivas med största skyndsamhet.

Även utvecklingen inom sjöfarten och luftfarten påkallar skärpt uppmärksamhet. Vad speciellt luftfarten beträffar må erinras om den

snabba utvecklingen på detta område och de frågor denna aktualiserat med avseende å bl. a. investeringarna samt pris- och taxefrågorna m. m. Den samordning av luftfartspolitiken med den övriga trafikpolitiken som även eljest erfordras motiverar enligt utskottets uppfattning att en översyn av luftfartspolitiken i dess helhet i lämpligt sammanhang kommer till stånd.

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

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

dels det stycke av utskottets yttrande på s. 9 som börjar med ”Det nu” och slutar med ”riksdagens åtgärd” bort ha följande lydelse:

”Genom vad utskottet härutöver tidigare anfört samt den försöksverksamhet med nedsättning av biljettpris och med avgiftsrabatter m. m. som sedan länge pågått inom SJ torde vissa motionsyrkanden i taxefrågor i det närmaste kunna tillgodoses. Detta gäller yrkandet i motionen 1972:721 att fortsatta *försök* görs på vissa av SJ:s bandelar med *starkt reducerade priser* för personbiljetter, yrkandet i motionen 1972:1204 om skyndsam utredning och förslag om *stöd till persontrafiken* på långa avstånd och om försöksverksamhet med taxenedsättningar inom tåg- och busstrafiken samt yrkandet i motionen 1972:1183 om möjligheter för SJ att öka resandefrekvensen under lågtrafikdygnen genom *en allmän prisnedsättning*.”

dels den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med ”Direktivens innehåll” och på s. 11 slutar med ”på kommunerna” bort ha följande lydelse:

”Direktivens innehåll jämte det i övrigt nu anförda synes innebära ett tillgodoseende av yrkandet i motionen 1972:85 om en ny utredning beträffande *kriterier och kalkyleringsmetodik* vid en bedömning av en järnvägslinjes lönsamhet. Beträffande den i samma motion upptagna frågan om *järnvägsnedläggelser* vill utskottet hänvisa till sina uttalanden i det föregående, vilka torde tillgodose motionärernas önskemål i denna del.

Detsamma gäller yrkandet i motionen 1972:1184 att beslut om *ytterligare nedläggning* av järnvägslinjer inte bör fattas under tiden fram till den 1 oktober 1974 samt kravet i motionen 1972:1189 att riksdagen som sin mening skall ge Kungl. Maj:t till känna dels att nedläggning i princip inte må förekomma vare sig av *järnvägslinje* eller *busslinje* på landsväg i avvaktan på resultatet av den regionala trafikplaneringen, dels

att kostnaderna för olönsamma busslinjer på landsbygden skall bestridas av staten och ej överlastas på kommunerna. Även önskemålet i motionen 1972:721 att beslut om *nedläggning* av järnvägar av Kungl. Maj:t skall underställas riksdagen för godkännande synes härigenom beaktat."

dels utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

"1. i anledning av motionerna 1972:85 i de delar som behandlas i detta betänkande, 1972:249, 1972:721 i vad avser prisför-sök på SJ:s bandelar och nedläggning av järnvägslinjer, 1972:1204, 1972:1183, 1972:1184 och 1972:1189 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anført rörande utformningen av en integrerad trafikpolitik och utredning av järnvägsnätets framtida utformning jämte vissa taxefrågor m. m.,"

2) beträffande *sociologisk undersökning av järnvägsnedläggelsernas effekter* av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anser att

dels det stycke i utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Vad beträffar" och slutar med "berörda del" bort ha följande lydelse:

"Vad beträffar den i motionen 1972:197 begärda sociologiska undersökningen av järnvägsnedläggelsernas effekter anser utskottet att en sådan kan vara av stort intresse. Att järnvägsnedläggelser har samhällsekononiska konsekvenser står givetvis utom all diskussion – på vilket sätt och i vilken grad borde närmare utredas. En undersökning av nämnda slag kan förbättra underlaget för framtida bedömningar av järnvägsnedläggningar. Utskottet finner det därför lämpligt att riksdagen hos den trafikpolitiska delegationen begär en sådan undersökning och tillstyrker motionen i berörda del."

dels utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

"7. med bifall till motionen 1972:197, såvitt nu är i fråga, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anført rörande en sociologisk undersökning av effekterna av järnvägsnedläggelser,"

3. beträffande bildande av ett *forsknings- och utvecklingsbolag för kollektivtrafikteknik* av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Håkansson (c) och Clarkson (m) som anser att

dels den del av utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "I sitt" och slutar med "aktuella motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

"I sitt betänkande 1971:6 ägnade utskottet härmed sammanhängande frågor en ingående behandling och redogjorde bl. a. för innehållet i en inom Svenska utvecklings AB utarbetad promemoria i ämnet. I anslutning härtill framhöll utskottet att det är angeläget att en effektiv uppföljning sker av berörda frågor såväl inom utvecklingsbolaget som i

övrigt.

Det av motionärerna föreslagna utvecklingsbolaget skulle i första hand ta upp tre projekt, nämligen 1) snabbtåg för SJ och 2) spårtaxisystem för de större städernas centrala delar samt 3) korthållsflygplan för trafikförsörjning av inre Norrland och andra glesbygdsområden.

Dessa tre projekt har det gemensamt att de fyller stora samhälleliga behov, att dessa behov inte överlappar varandra, att de har många tekniska delproblem gemensamma och därför i viss mån kan stötta varandra i utvecklingsskedet samt att de är av sådan storlek att endast samhället kan tänkas ha intresse och resurser att uppträda som beställare av det erforderliga forsknings- och utvecklingsarbetet.

I flera länder pågår ett intensivt arbete med att utveckla kollektiva transportsystem. Den svenska tillverkningsindustrin riskerar att här komma på efterkälken. Än allvarligare är emellertid att de kollektiva transporterna kan komma att utvecklas alltför långsamt på grund av att vi inte tagit aktiv del i utvecklingsarbetet utifrån våra transportbehov. Förutom att beakta problemen i våra större städer är det väsentligt att utvecklingen sker med hänsyn till de långa avstånden mellan befolkningskoncentrationerna i Sverige. Att utveckla snabba fjärrtransporter med lokala matarsystem skall också ses som ett led i strävandena att undvika en alltför stor koncentration av befolkning och arbetstillfällen. Även våra möjligheter att hävda oss i konkurrensen om turistströmmarna skall tas med i bilden.

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

dels utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

"11. i anledning av motionen 1972:1198 hos Kungl. Maj:t begär utredning och förslag beträffande formerna för en samordnad satsning på kollektivtrafikteknik,".

Särskilt yttrande

i anledning av motionen 1972:197 – i vad den avser *trafikpolitikens framtida utformning och inriktning* – av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anfört:

"I vpk-motionen 1972:197 hänvisas till det faktum att vänsterpartiet kommunisternas riksdagsgrupp under en lång följd av år vänt sig mot det grundläggande i 1963 års trafikbeslut. Den har krävt nya riktlinjer för trafikpolitiken och upprepar i årets motion kravet på en ny trafikpolitik,

en trafikpolitik som sätter sociala och lokaliseringspolitiska mål, säkerhetssynpunkter, miljösynpunkter m. m. före kravet på s. k. fri konkurrens och företagsekonomisk lönsamhet. Genom en aktiv styrningspolitik bör så stor del av trafiken som med hänsyn till samhällsekonomiska bedömningar kan anses vara ändamålsenligt föras över till kollektiva trafikmedel. Tunga transporter, i första hand på långa avstånd, bör så långt det är möjligt föras över från landsväg till järnväg, och maximalt tillåten längd för landsvägsfordon bör avsevärt reduceras. Konkurrensen trafikmedlen emellan bör i allt högre grad ersättas av totalplanering och samordning av åtgärder för hela det trafikpolitiska fältet. Med anledning av beslutet om genomförandet av en regional trafikplanering ansåg motionärerna sig inte vilja upprepa kravet om tillsättandet av en ny trafikpolitisk utredning utan föreslog i stället att motionens krav om nya riktlinjer för trafikpolitiken skulle hänskjutas till trafikpolitiska delegationen för beaktande. Riksdagen hade ju nämligen också gett denna delegation ett vidgat mandat.

Då regeringen nu beslutat tillsätta en ny trafikpolitisk utredning kommer frågan givetvis i ett nytt läge. De direktiv som förelagts utredningen tillmötesgår på flera punkter förslag och tankegångar som framförts i motioner och interpellationer från vår riksdagsgrupp. Utöver frågeställningar som här redan påpekats gäller detta t. ex. frågan om SJ:s taxepolitik och lönsamhetsberäkningen för trafiksvaga bandelar. Även om utredningsdirektiven inte säger någonting om ett förkastande av 1963 års trafikbeslut innebär de i alla fall en omvärdering av detta, vilket ytterligare understryks av kommunikationsministerns uttalande i samband med det s. k. trafikpolitiska utspelet i somras. Med hänvisning till det anförda anser jag mig kunna stödja utskottets betänkande över motionen 1972:197 i berörd del."

