Trafikutskottets betänkande 1985/86:12

om Kostnader, avgifter och investeringar i transportsektorn (prop. 1985/86:100 bil. 8)

TU
1985/86:12

Sammanfattning

Som ett led i fullföljandet av riksdagens trafikpolitiska beslut år 1979 har man inom kommunikationsdepartementet genomfört två översynsprojekt i syfte *dels* att bedöma om de avgifter och skatter som belastar olika trafikgrenar och trafikslag är väl avvägda med hänsyn till de samhällsekonomiska kostnader som är förenade med trafiken, *dels* att klargöra förutsättningarna för en samordning av den investeringsplanering som bedrivs vid trafikverken. De huvudsakliga resultaten av projekten behandlas i detta betänkande.

I betänkandet behandlas vidare *dels* en m-motion, vari man motsätter sig den samordning av trafikverkens investeringsplanering som aviseras i propositionen, *dels* en vpk-motion, där man bl. a. begär viss komplettering av översynsprojekten och motsätter sig den roll som transportrådet avses spela i investeringsplaneringen.

Utskottet avstyrker motionsyrkandena samt hemställer att riksdagen godkänner vad utskottet anfört *dels* om kostnader och avgifter inom trafiksektorn, *dels* om investeringsplanering inom transportsektorn.

Vpk-ledamoten reserverar sig.

I en c-reservation framhålls att transportrådet inte nu bör tilldelas nya uppgifter i fråga om investeringsplanering på sätt som aviseras i propositionen.

SJÄTTE HUVUDTITELN

Propositionen

I proposition 1985/86:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) har regeringen under rubriken A. Kostnader, avgifter och investeringar i transportsektorn (s. 184–198) i avsnittet Särskilda frågor berett riksdagen tillfälle att ta del av vad föredragande departementschefen har anfört *dels* om kostnader och avgifter inom trafiksektorn, *dels* om investeringsplanering inom transportsektorn.

Av propositionen framgår att de berörda frågorna studerats av arbetsgrupper inom ramen för två i kommunikationsdepartementets regi bedrivna översynsprojekt. Syftet med dessa har varit *dels* att bedöma om de avgifter och skatter som belastar olika trafikgrenar är väl avvägda med hänsyn till de samhällsekonomiska kostnader som är förknippade med trafiken, *dels* att

klargöra förutsättningarna för en samordning av den investeringsplanering som bedrivs vid trafikverken. Projekten redovisades under våren 1985 i två rapporter Kostnader och avgifter inom trafiksektorn, Ds K 1985:2–3, och Investeringsplanering inom transportsektorn, Ds K 1985:4.

I propositionen refereras de två rapporterna och remissyttranden över dessa samt redovisas föredragande departementschefens härav föranledda överväganden.

Motionerna

1985/86:T229 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs med anledning av vissa rapporter beträffande kostnader och avgifter samt investeringsplanering inom transportsektorn med hänsyn tagen till de totala samhälleliga miljö- och ekonomiaspekterna.

1985/86:T424 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga, (yrkande 1), att riksdagen avslår den i propositionen aviserade investeringsplaneringen inom transportsektorn.

Bakgrund

Genom riksdagens trafikpolitiska beslut år 1979 (prop. 1978/79:99, TU 18, rskr. 419) fastlades en ny syn på trafikpolitiken. I enlighet härmed bör priserna på den offentliga sektorns transporttjänster anpassas till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för utnyttjandet av dessa tjänster. Kravet på *kollektivt betalningsansvar*, dvs. att det allmännas utgifter för varje trafikgren skall täckas genom avgifter och skatter på trafikanterna, ersattes i princip med ett krav på *individuellt kostnadsansvar*.

I beslutet underströks även behovet av långsiktiga och tidsmässigt samordnade investeringsplaner för samtliga trafikgrenar som underlag för de sektorsövergripande avvägningar som måste göras av regeringen och riksdagen. Vidare betonades det angelägna i att samhällsekonomiska utvärderingar görs av sådana projekt och åtgärder inom olika trafikgrenar som kan förväntas i väsentlig grad påverka trafikfördelningen samt trafik- eller samhällsutvecklingen. Vid en övergång till en mer marginalkostnadsanpassad prissättning av de trafiktjänster som tillhandahålls ökar – framhölls det i utskottsbetänkandet – behovet av en samhällsekonomisk utvärdering av viktigare investeringar på trafikområdet. Utskottet sade sig också förutsätta att riksdagen skulle få del av mera preciserade riktlinjer för trafikplaneringen så snart sådana förelåg.

Kostnader och avgifter inom trafiksektorn

Enligt föredragande departementschefen utgör det material som redovisas av arbetsgruppen för kostnader och avgifter ett värdefullt underlag för det fortsatta genomförandet av riksdagens trafikpolitiska beslut. De behandlade frågorna är dock komplicerade och kräver i många fall kompletterande

studier samt ytterligare forskningsinsatser i samband med fortsatta översyner för att främja det trafikpolitiska utvecklingsarbetet. Det är sålunda angeläget – betonar föredraganden – att utveckla metoder för en prissättning av den av samhället tillhandahållna infrastrukturen för transportväsendet som bättre än för närvarande kan tillgodose krav på såväl företagsekonomisk kostnadstäckning som samhällsekonomiskt effektivt resursutnyttjande.

I fråga om biltrafiken i större tätorter delar föredraganden arbetsgruppens uppfattning att de nuvarande trafikberoende skatterna inte möjliggör en marginalkostnadsanpassad prissättning. De trafikberoende bilskatternas nivå bör därför spegla landsbygdsförhållanden, medan tätorternas problem får lösas i särskild ordning – till stor del av berörda kommuner.

I vad gäller skattenivån för olika fordonsslag vid landsvägstrafik synes det – fortsätter föredraganden – föreligga en relativt god överensstämmelse mellan denna och motsvarande samhällsekonomiska marginalkostnader. Ett undantag utgör dock bussarna, för vilka skattenivån synes ligga klart under marginalkostnaderna. Övervägande skäl talar därför för att beskattningen av bussarna bättre anpassas till kostnaderna.

Beträffande förhållandet mellan marginalkostnader och avgifter inom luftfartens och järnvägens områden framhåller föredraganden att en bättre anpassning av avgiftsstrukturen har skett resp. möjliggjorts genom åtgärder som har vidtagits på senare tid.

I vad gäller sjöfarten har – fortsätter föredraganden – någon egentlig anpassning av dess betalningsansvar till 1979 års trafikpolitiska beslut hittills inte skett. De förändringar som nu föreslås av detta betalningsansvar, i en annan del av propositionen, innebär dock en sådan anpassning samtidigt som sjöfartsverkets affärsmässiga inriktning renodlas. I sammanhanget erinrar vidare föredraganden om sitt förslag till förändring av sjöfartsverkets metod för beräkning och redovisning av kapitalkostnader. Tillsammans med de tidigare av riksdagen beslutade motsvarande förändringarna för SJ innebär förslaget att olikheterna mellan dessa verk och luftfartsverket i fråga om behandlingen av kapitalkostnaderna elimineras.

Även efter ett genomförande av de föreslagna åtgärderna kvarstår dock – betonar föredraganden – en skillnad mellan vägverket och de övriga trafikverken, eftersom investeringarna i statsvägnätet inte kapitaliseras. Vägverket avses därför få i uppdrag att göra löpande och överslagsmässiga beräkningar av vägkapitalet och att redovisa detta på lämpligt sätt.

Investeringsplanering inom transportsektorn

Föredraganden ansluter sig till den uppfattning som redovisats av arbetsgruppen för investeringsplanering och som innebär att investeringar i transportanläggningar som det allmänna tillhandahåller (infrastrukturinvesteringar) bör samordnas på ett bättre sätt än för närvarande. Luftfartsverket, sjöfartsverket, SJ och vägverket avses därför få i uppdrag att upprätta långsiktiga investeringsplaner. Planerna bör omfatta en femårsperiod och revideras vart tredje år samt kompletteras med en översiktlig långtidsbedömning för ytterligare fem år. För vägverkets del innebär detta att systemet med de tioåriga vägplanerna kan behållas.

På grundval av trafikverkens planer kommer regeringen, med början i 1988 års budgetproposition, att kunna samtidigt redovisa sin syn på trafikpolitiken och den långsiktiga inriktningen av investeringsverksamheten inom trafikgrenarna. Redovisningen bör vara översiktlig – betonar föredraganden – och bl. a. omfatta utvecklingen inom transportområdet samt investeringarnas effekter på transporstandard m. m.

Det är vidare angeläget – fortsätter föredraganden – att metoder, organisation och innehåll i investeringsplaneringen utvecklas vidare. Sådana frågor som infrastrukturinvesteringars verkningar i olika avseenden, såsom hälso- och miljöeffekter och långsiktiga utvecklingseffekter m. m., bör studeras ytterligare.

Eftersom hamnarna ligger utanför statens direkta ansvarsområde bör dessa inte inordnas i systemet för investeringsplanering, trots att de utgör en betydelsefull del av infrastrukturen. Kommunernas och andra hamnintressenters planer för hamnutbyggnader bör dock ingå som en del i sjöfartsverkets långtidsbedömning.

I fråga om länsstyrelsernas roll i den föreslagna planeringen – fortsätter föredraganden – är denna väl definierad när det gäller väginvesteringar. För övriga investeringar synes en aktiv insats från länsstyrelsernas och andra regionala vägintressenters sida under planeringsskedet mer ändamålsenlig än en traditionell remissbehandling av investeringsplanerna.

Enligt föredraganden bör det vidare ankomma på transportrådet att bistå trafikverken med gemensamt planerings- och prognosunderlag. Rådet bör också kunna biträda regeringen med att belysa hur investeringar i en transportgren får effekter på andra transportgrenar.

Föredraganden berör slutligen frågan om finansieringen av luftfartsverkets, sjöfartsverkets och SJ:s investeringar i infrastrukturen. Utgångspunkten för dessa investeringar måste vara full kostnadstäckning i enlighet med de ekonomiska mål som gäller för trafikverken. I de sannolikt få fall där det kan bli aktuellt att genomföra företagsekonomiskt icke fullt lönsamma investeringar bör emellertid förräntningskravet kunna reduceras. Nedsättningen av förräntningsplikten bör således kunna beslutas av regeringen från fall till fall.

Utskottet

Kostnader och avgifter inom trafiksektorn

Enligt utskottets mening utgör ifrågavarande utredningsmaterial ett värdefullt underlag för det fortsatta genomförandet av riksdagens trafikpolitiska beslut. De behandlade frågorna är dock – som också föredraganden framhåller – komplicerade och torde i många fall kräva kompletterande studier samt ytterligare forskningsinsatser i samband med fortsatta översyner i syfte att främja det trafikpolitiska utvecklingsarbetet.

I motion T229 (vpk) framhålls bl. a. vikten av att järnvägstrafiken kan konkurrera på lika villkor med vägtrafiken. Härför fordras enligt motionärerna att SJ i likhet med vägverket inte belastas med anspråk på att förränta det i infrastrukturen nedlagda statskapitalet. Vidare föreligger – framhålls det i motionen – vissa brister i arbetsgruppens beräkningar av trafikens

miljöeffekter. Gruppen har sålunda inte beaktat samhällets kostnader för att reducera verkningarna av trafikens bullerstörningar och de yrkesskador som de olika trafikmedlen förorsakar. Dessutom synes det s. k. humanvärdet vid kvantifieringen av olyckskostnader vara otillräckligt och godtyckligt beräknat. Faktorer av det nämnda slaget måste värderas för att jämförande analyser av kostnadskrav hos skilda verksamheter skall bli rättvisande.

Motionärerna framhåller också vikten av undersökningar om det vägslitage som den tunga lastbilstrafiken förorsakar. Utan sådana kan man inte få en korrekt bild av den tunga lastbilstrafikens marginalkostnader då det gäller ansvar för vägunderhållskostnader. I sammanhanget betonas vikten av en beräkning i vad mån den lätta personbilstrafiken subventionerar den tunga vägtrafiken.

Motionärerna yrkar att vad de sålunda anfört skall av riksdagen som dess mening ges regeringen till känna.

Utskottet vill med anledning av denna motion till en början erinra om riksdagens beslut vid förra årets riksmöte om nya riktlinjer för järnvägspolitiken (prop. 1984/85:114, TU 22, rskr. 348). Beslutet innebar bl. a. att staten tar ett ökat ansvar för SJ:s kostnader för infrastrukturen, dvs. bannätet och därtill knutna fasta anläggningar. Sålunda medgav riksdagen en avskrivning av hela det ingående statskapitalet i infrastrukturen, ca 1 270 milj. kr. 1985/86. Beslutet innebar vidare en uppdelning av SJ:s investeringar i fasta anläggningar i en infrastrukturdel och en trafikföretagsdel. Syftet härmed var att ge SJ arbetsförutsättningar som så långt möjligt liknar vägtrafikens. Enligt beslutet skall endast 80 % av sådana fortsatta investeringar i infrastrukturen som ingår i affärsbanenätet föras till statskapitalet med krav på förräntning. Avkastningskravet är villkorligt, varför eventuell underförräntning inte belastar SJ:s resultat- eller balansräkning. I sammanhanget bör också erinras om de möjligheter till nedsatt förräntningsplikt som föreligger för sådana, ofta större och väl avgränsade investeringar som är angelägna från samhällsekonomisk synpunkt men där den företagsekonomiska lönsamheten är otillräcklig. Sålunda föreslår regeringen, i en annan del av propositionen, att för investeringar i dubbelspår på västkustbanan 80 % direktavskrivs, medan endast 20 % förs till statskapitalet med krav på förräntning.

Vid behandlingen av propositionen om nya riktlinjer för järnvägspolitiken avstyrkte utskottet ett yrkande i motion 1984/85:2885 (c) om att investeringar i affärsbanenätets infrastruktur skall direktavskrivas med 25 %, under hänvisning till att en sådan – generellt tillämplig – avskrivningsnivå inte skulle utgöra tillräckligt incitament för SJ att öka intäkterna och minska kostnaderna. Utskottet vidhåller denna inställning och avstyrker följaktligen motion T229 (vpk), i nu berörd del, som innebär krav på en direktavskrivning av samtliga investeringar i affärsbanenätet.

Vad härefter gäller de av motionärerna berörda frågorna om grunderna för beräkning av marginalkostnader samt fördelningen av kostnaderna för vägtrafiken mellan olika fordonsslag förutsätter utskottet att de – i den mån så ej redan har skett – övervägs inom ramen för det fortsatta utrednings- och forskningsarbete som föredraganden aviserar. Något riksdagens tillkännagi-

vande synes sålunda ej erforderligt, varför yrkandet härom, såvitt nu är i fråga, avstyrks.

Utskottet tar i detta betänkande inte ställning till de av föredraganden berörda frågorna om sjöfartens betalningsansvar samt om beräkning och redovisning av sjöfartsverkets kapitalkostnader utan återkommer till dessa spörsmål vid behandlingen av anslag till sjöfart.

Vad föredraganden i övrigt anfört om kostnader och avgifter inom trafiksektorn har inte givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

Investeringsplanering inom transportsektorn

I motion T424 (m) framhålls att den statliga planeringen av trafikpolitiken bör reduceras. Trafikföretagen bör på frivillig grund komma fram till lämpliga former för samverkan och på företagsekonomiska grunder samordna sin trafik. Motionärerna säger sig därför avvisa den av föredraganden aviserade investeringsplaneringen inom transportsektorn.

Utskottet har inte frångått sin år 1979 – i samband med riksdagens trafikpolitiska beslut – uttalade uppfattning om behovet av långsiktiga och tidsmässigt samordnade investeringsplaner för samtliga trafikgrenar som underlag för de sektorsövergripande avvägningar som måste göras av statsmakterna.

Enligt propositionen gäller följande tidsplan för den första, samordnade planeringsomgången:

Direktiv för investeringsplanering från regeringen	våren 1986
Långtidsbedömning inom trafikverken	1986
Förslag till investeringsplaner 1988–1992 samt långtidsbedömning redovisas till regeringen	aug. 1987
Vägverket och länsstyrelser fastställer flerårsplaner och fördelningsplan	nov.–dec. 1987
Regeringens bedömning av resursfördelningen och inriktningen av infrastrukturinvesteringarna på längre sikt	jan.1988

Tidsplanen bör sålunda kunna göra det möjligt för regeringen att utvärdera verkens förslag till investeringsplaner i samband med budgetarbetet hösten 1987 och att redovisa sin bedömning för riksdagen i 1988 års budgetproposition. Utskottet konstaterar för sin del med tillfredställelse att så avses ske samt att regeringen i samband därmed ämnar redovisa sin syn på trafikpolitiken och den långsiktiga inriktningen av investeringsverksamheten inom trafikgrenarna.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motion T424 (m) i nu berörd del.

I motion T229 (vpk) framhålls att det finns goda skäl att eftersträva en långsiktig investeringsplanering inom trafikområdet. Planeringen måste vara långsiktig och vila på samhällsekonomisk grund. Den bör vidare styras av ekologiska, miljöpolitiska och energipolitiska hänsyn.

Motionärerna säger sig också avstyrka förslaget att transportrådet skall fungera som något slags övermyndighet i fråga om den långsiktiga investeringsplaneringen. Det är här fråga om – fortsätter motionärerna – en viktig politisk verksamhet, som måste skötas inom kommunikationsdepartementet.

Utskottet vill med anledning av det sagda till en början erinra om att målet för 1979 års trafikpolitiska beslut är att ge invånare och näringsliv en tillfredställande transportförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. God transportförsörjning är en förutsättning för en balanserad befolknings- och näringslivsutveckling i skilda delar av landet. Trafikpolitiken skall därför utformas i syfte att medverka till att målen för näringspolitiken, energipolitiken, miljöpolitiken, sysselsättningspolitiken och regionalpolitiken kan uppnås. De målsättningar som sålunda gäller för trafikpolitiken – och därmed för investeringar och investeringsplanering inom transportsektorn – synes utskottet ägnade att tillgodose motionärernas önskemål. Metoder, organisation och innehåll i investeringsplaneringen bör dock – som också föredraganden framhåller – utvecklas vidare. Exempelvis bör vägverkets planeringsmodell utvecklas så att den kan tillämpas inom samtliga trafikverk. Det synes också angeläget att sådana frågor som rör infrastrukturinvesteringars effekter i olika avseenden, såsom hälso- och miljöeffekter och långsiktiga utvecklingseffekter m. m., studeras ytterligare inom ramen för ett fortsatt forsknings- och utvecklingsarbete på ifrågavarande område.

Utskottet har vidare för sin del ingen erinran mot att transportrådet tilldelas de uppgifter inom investeringsplaneringen som föredraganden aviserar. Dessa innebär att rådet dels *biträder* trafikverken med gemensamt planerings- och prognosunderlag, dels biträder regeringen med att belysa hur investeringarna i en transportgren får effekter på andra transportgrenar. Det kan sålunda inte bli fråga om att rådet får någon annan roll i investeringsplaneringen än en rent rådgivande.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet något riksdagens tillkännagivande ej erforderligt med anledning av motion T229 (vpk), såvitt nu är i fråga, varför yrkandet härom avstyrks.

Motionsledes väckta frågor om omorganisation och om avveckling av transportrådet återkommer utskottet till vid behandlingen av anslag till rådet.

Vad föredraganden i övrigt anfört om investeringsplanering inom transportsektorn har inte givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

Utskottet hemställer

1. beträffande *kostnader och avgifter inom trafiksektorn*
att riksdagen med godkännande av vad utskottet härom anfört avslår motion 1985/86:T229 (vpk) i denna del,

2. beträffande *investeringsplanering inom transportsektorn*
att riksdagen med godkännande av vad utskottet härom anfört
a. avslår motion 1985/86:T424 (m) yrkande 1,
b. avslår motion 1985/86:T229 (vpk) i denna del.

Stockholm den 27 februari 1986

På trafikutskottets vägnar

Kurt Hugosson

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Olle Östrand (s), Olle Grahn (fp), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarck (m), Margit Sandéhn (s), Hugo Bergdahl (fp), Sten-Ove Sundström (s), Agne Hansson (c), Sven Henricsson (vpk), Ingrid Andersson (s), Jarl Lander (s), Anders Andersson (m) och Rune Thorén (c).

Reservationer

1. Kostnader och avgifter inom trafiksektorn (mom. 1)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 5 börjar med "Utskottet vill" och på s. 6 slutar med "i fråga, avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning om önskvärdheten av att järnvägstrafiken kan konkurrera med vägtrafiken på lika villkor. Investeringar i SJ:s infrastruktur bör därför direktavskrivas så att SJ – i likhet med vägverket – ej belastas med anspråk på att kunna förränta det i infrastrukturen nedlagda statskapitalet.

Enligt utskottets mening bör vidare regeringen låta genomföra sådana kompletterande beräkningar i fråga om vägtrafikens miljöeffekter m. m. som motionärerna aktualiserar. En beräkning av i vilken mån den lätta personbilstrafiken subventionerar den tunga vägtrafiken synes också angelägen.

Av det anförda följer att syftet med motionen, såvitt nu är i fråga, torde få anses i huvudsak tillgodosett.

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

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *kostnader och avgifter inom trafiksektorn*
att riksdagen med anledning av propositionen i denna del och motion 1985/86:T229 (vpk) i motsvarande del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. Investeringsplanering inom transportsektorn (mom. 2)

Agne Hansson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "härom avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet vill – – – lika med utskottet – – – ifrågavarande område.

Utskottet är dock inte nu berett att uttala sig för att transportrådet tilldelas *ytterligare* uppgifter på ifrågavarande område.

Vad utskottet sålunda anfört synes i väsentlig del tillgodose syftet med motion T229 (vpk), såvitt nu är i fråga.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *investeringsplanering inom transportsektorn*
att riksdagen med anledning av propositionen i denna del och motion 1985/86:T229 (vpk) i motsvarande del samt med avslag på motion 1985/86:T424 (m) yrkande 1 godkänner vad utskottet härom anfört.

3. Investeringsplanering inom transportsektorn (mom. 2)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "härom avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Ifrågavarande investeringsplanering har enligt utskottets mening stor politisk betydelse långt utöver själva transportsektorn. De strategiska utvecklingseffekterna av en viss inriktning och samordning av infrastrukturella satsningar på transport- och trafikområdet kan verka styrande/riktningsgivande på regional utveckling, näringslivsutveckling m. m.

Investeringspolitiken på transportområdet måste enligt utskottets mening styras av miljö- och energipolitiska hänsyn baserade på regional- och fördelningspolitiska överväganden. Målsättningen måste vara en *utvecklingsplanering* som gynnar landet, inte en passiv *anpassningsplanering*.

Transportrådets roll i investeringsplaneringen är enligt propositionen och i formell mening rent rådgivande. Det kan emellertid inte uteslutas att rådet i praktiken får en alltför dominerande roll och därmed kommer att inta den ställning av övermyndighet som motionärerna befarar. Utskottet delar därför motionärernas uppfattning att den långsiktiga investeringsplaneringen och dess samordning inom trafiksektorn är uppgifter som ej bör tilldelas transportrådet utan omhänderhas inom kommunikationsdepartementet. Genom vad utskottet sålunda anfört torde syftet med motion T229 (vpk), i här berörd del, få anses i huvudsak tillgodosett.

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

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *investeringsplanering inom transportsektorn*
att riksdagen med anledning av propositionen i denna del och motion 1985/86:T229 (vpk) i motsvarande del samt med avslag på motion 1985/86:T424 (m) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.