Regeringens proposition 1978/79:99

om en ny trafikpolitik

beslutad den 1 mars 1979

Regeringen föreläggcr riksdagen vad som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll för de åtgärder eller ändamål som framgår av föredragandens hemställan.

På regeringens vägnar

OLA ULLSTEN

ANITHA BONDESTAM

Propositionens huvudsakliga innehåll

En ny trafikpolitik bör ersätta 1963 års trafikpolitiska beslut. En samhällsekonomisk grundsyn föreslås bli vägledande för det framtida handlandet på det trafikpolitiska området.

Målet för trafikpolitiken bör vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Det konkreta innehållet i begreppet tillfredsställande trafikförsörjning föreslås bli fastlagt genom politiska beslut på olika nivåer. I det samhällsekonomiska synsättet ligger att trafikpolitiken skall utformas så att den bidrar till att resurserna utnyttjas effektivt i samhället som helhet och därmed till att uppfylla mål inom olika samhällssektorer. I detta ligger också att resurserna inom trafiksektorn skall utnyttjas så effektivt som möjligt.

I propositionen föreslås att det trafikgrensvisa kostnadsansvaret enligt 1963 års riktlinjer slopas för väg- och järnvägstrafiken och att de rörliga trafikantavgifterna bättre skall anpassas till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Som en följd härav föreslås att järnvägstrafiken avlastas kapitalkostnader för bannätet motsvarande ca 215 milj. kr. per år. Härigenom skapas utrymme för taxe- och rabattåtgärder som syftar till en från samhällsekonomisk synpunkt bättre trafikfördelning och ett effektivare utnyttjande av järnvägssystemet. Rabattförsök av den typ som SJ föreslagit kan därmed genomföras.

När det gäller persontrafiken på järnväg föreslås att en stor del av det olönsamma trafiksvaga bannätet förs samman med affärsbanenätet till ett riksnät på vilket persontrafiken skall bibehållas. För att få till stånd en nödvändig upprustning av de trafiksvaga banorna i detta riksnät ges SJ i

uppdrag att utarbeta ett långsiktigt investeringsprogram. I fråga om persontrafiken på de mest trafiksvaga bandelarna föreslås att landsvägsalternativ undersöks. I anslutning härtill förutsätts att en ny handläggningsordning kommer att tillämpas. Ett nytt särskilt statsbidrag för ersättningstrafik föreslås vidare utgå till berörda länshuvudmän.

SJ:s investeringsram för budgetåret 1979/80 föreslås bli utökad med ca 100 milj. kr. Härigenom kan SJ höja järnvägens kapacitet och ytterligare förbättra säkerheten.

I propositionen aviseras en utbyggnad av den övergripande och långsiktiga planeringen på olika nivåer inom trafiksektorn. I anslutning härtill föreslås en breddning och fördjupning av den regionala trafikplaneringen och vissa andra åtgärder för att underlätta de sektorsövergripande avvägningar som måste göras på central nivå.

När det gäller hamnväsendet föreslås ett nytt planeringssystem som skall handhas av sjöfartsverket. För vissa hamninvesteringar föreslås att sjöfartsverket efter anmälan från hamnägaren skall avge utlåtande om investeringens lämplighet. Ett särskilt samarbetsorgan för hamnfrågor föreslås bli knutet till sjöfartsverket.

Förslag läggs vidare fram om inriktningen av den framtida väghållningen, varvid särskilt vägtrafikens säkerhets-, tillgänglighets- och miljöaspekter behandlas. I anslutning härtill föreslås att särskilda anläggningar för cykeltrafik kan bli statsbidragsberättigade.

En successiv handikappanpassning av samtliga färdmedel och terminaler föreslås. För utökad forskning och utveckling föreslås att särskilda medel skall anvisas. Handikappanpassningen av kollektivtrafiken föreslås vidare föreskrivas i en särskild lag. En ny transporttjänst för vissa gravt handikappade, benämnd riksfärdtjänst, föreslås bli inrättad på försök. Försöksverksamheten kostar 20 milj. kr. per år. En central myndighet ges i uppgift att planera, initiera och följa upp handikappanpassningen samt att svara för en samordnande normgivning. Dessutom föreslås att texttelefoner för bl. a. döva skall tillhandahållas av televerket utan att den handikappade behöver betala särskild engångsavgift.

Förslag läggs vidare fram om energibesparande åtgärder inom transportsektorn. Förslagen syftar till en besparing av 4–5 TWh i förhållande till en prognos för år 1990.

På forsknings- och utvecklingsområdet föreslås särskilda insatser när det gäller den kollektiva trafiken och på handikappområdet. Totalt föreslås 5 milj. kr. för ändamålet. Vidare föreslås att transportforskningsdelegationens verksamhet och organisation ses över. Förslag som syftar till att förbättra ekonomin vid statens väg- och trafikinstitut läggs fram.

I propositionen föreslås att transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden slås samman till en myndighet, benämnd transportrådet. Förutom de arbetsuppgifter som f. n. åvilar de tre myndigheterna föreslås transportrådet även handha vissa andra frågor, bl. a. inom handikappområdet.

Förslag till

1. Lag om ändring i byggnadsstadgan (1959:612)

Härigenom föreskrivs att 66 och 82 a §§ byggnadsstadgan (1959:612)[1] skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*

66 §[2]

Med avseende å byggnad som tillhör kronan äger den myndighet, vilken har att pröva ritningarna till byggnaden, medgiva avvikelser från bestämmelserna i denna stadga och med stöd därav meddelade föreskrifter. Detsamma gäller tomt till sådan byggnad, som nu sagts, samt skyltar, stängsel och andra anordningar å byggnaden eller tomten.

Första stycket gäller inte 82 a § och med stöd därav meddelade föreskrifter.

Innan byggnad påbörjas för kronans eller landstings räkning, skall anmälan om företaget i god tid göras hos byggnadsnämnden. Anmälan skall vara åtföljd av situationsplan som i 55 § 1 mom. sägs samt av ritningar och beskrivningar i den omfattning som erfordras för att bedöma företagets lämplighet. Finner nämnden att byggnaden ej motsvarar skäliga anspråk på sundhet, säkerhet mot brandfara, hållfasthet, prydlighet eller hänsyn till stads- eller landskapsbilden, eller är anledning till erinran i fråga om byggnadens ändamål, läge eller inverkan å grannes rätt, må nämnden inom tre veckor efter handlingarnas mottagande hos vederbörande förvaltning begära, att frågan underställes regeringens prövning; och må i så fall byggnaden ej uppföras, innan regeringen givit lov därtill.

Byggnadsnämnden skall underrätta yrkesinspektionen om anmälan som avser arbetslokal eller personalrum.

Finner nämnden vid besiktning eller eljest att fastställda ritningar ej följas eller eljest att gällande föreskrifter åsidosättas, äger nämnden göra anmälan därom hos den myndighet, som är ansvarig för arbetets utförande, eller, där nämnden så finner nödigt, hos regeringen.

Där fråga är om befästning eller annan anläggning av hemlig natur, äger länsstyrelsen förordna, att situationsplan, ritningar och beskrivningar icke skola tillställas nämnden samt att utstakning av byggnad och besiktning av företaget genom nämnden icke skall äga rum. Länsstyrelsen har att på lämpligt sätt lämna nämnden meddelande om företaget.

[1] Stadgan omtryckt 1972:776.

[2] Senaste lydelse 1974:945.

82 a §[3]

Till byggnad som har uppförts före den 1 juli 1977 eller för vilken byggnadslov har beviljats före nämnda dag skola höra sådana i 46 § andra stycket 5 avsedda anordningar som enligt den 1 april 1978 gällande normer skäligen kunna fordras för att åstadkomma godtagbara arbetsförhållanden för dem som hämta avfall från byggnaden.

Bestämmelserna i 44 § 7 mom. om portar och liknande anordningar skola tillämpas i fråga om byggnad som har uppförts före den 1 juli 1974 eller för vilken byggnadslov har sökts före nämnda dag.

Bestämmelsen i 42 a § första stycket om handikappanpassning skall tillämpas även i fråga om byggnad, som har uppförts före den 1 juli 1977 eller för vilken byggnadslov har beviljats före nämnda dag, om det i byggnaden finns utrymme för resande i sådan kollektivtrafik som avses i lagen (1979:000) om handikappanpassad kollektivtrafik. Därvid skall tillses att sådant utrymme anordnas så att det uppfyller skäliga anspråk på handikappanpassning. Regeringen eller myndighet som regeringen utser föreskriver vid vilken tidpunkt anpassningen skall vara slutförd.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1980.

2. Lag om handikappanpassad kollektivtrafik

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Denna lag gäller handikappanpassning av kollektivtrafik. Med kollektivtrafik avses i lagen sådan trafik för personbefordran som tillhandahålls allmänheten mot ersättning och som bedrivs enligt turlista eller som taxitrafik.

2 § Den som har tillsyn över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik skall se till att trafiken anpassas med hänsyn till handikappade. Därvid skall följande iakttas.

När kollektivtrafik planeras och genomförs skall handikappades särskilda behov beaktas så långt det är möjligt.

[3] Senaste lydelse 1977:1177.

De färdmedel som används skall så långt det är möjligt vara lämpade för handikappade resenärer.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser utfärdar de ytterligare föreskrifter som behövs för att åtgärderna skall kunna genomföras.

4 § I byggnadsstadgan (1959:612) finns bestämmelser om byggnad med utrymme för resande i kollektivtrafik.

Denna lag träder i kraft, såvitt avser 1–3 §§, den 1 januari 1980 och i övrigt den 1 juli 1980.

3. Lag om hamninvesteringar

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Denna lag gäller investeringar som görs för att anlägga en ny hamn, bygga om eller bygga ut en befintlig anläggning inom en hamn med därtill anslutande områden i vatten eller på land eller för att inrätta eller ändra en anordning för hamnverksamhet.

2 § Om kostnaden för en planerad investering överstiger ett belopp som regeringen bestämmer, får investeringen inte göras förrän den har anmälts hos regeringen eller den myndighet som regeringen utser och regeringen eller myndigheten har avgett utlåtande om dess lämplighet från samhällelig synpunkt.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får utfärda närmare föreskrifter om anmälningsskyldigheten och om skyldighet i övrigt att lämna information om planerade hamninvesteringar. Regeringen eller myndigheten får också föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från kraven på anmälan och utlåtande.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1980.

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1979-03-01

Närvarande: statsministern Ullsten, ordförande, och statsråden Sven Romanus, Mundebo, Wikström, Friggebo, Wirtén, Huss, Rodhe, Wahlberg, Hansson, Enlund, Lindahl, Winther, De Geer, Blix, Cars, Gabriel Romanus, Tham, Bondestam.

Föredragande: statsrådet Bondestam

Proposition om en ny trafikpolitik

---

1 Inledning

Det trafikpolitiska handlandet har under 1960- och 1970-talen i övervägande grad präglats av det principbeslut, som fattades av riksdagen år 1963 (prop. 1963:191, S3 LU 1963:1, rskr 1963:424). Beslutet byggde huvudsakligen på slutsatser och förslag som lades fram av 1953 års trafikutredning i betänkandena (SOU 1961:23–24 och 1962:35) Svensk trafikpolitik I–III.

De mål som sattes upp var att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former som medger företagsekonomisk effektivitet och transportmedlens sunda utveckling. Trafikpolitiken skulle vidare utformas så att de krav som ställs från trafiksäkerhetssynpunkt kunde tillgodoses och att utvecklingen på det tekniska området stimulerades.

Vid bedömningen av frågan om vilka medel som skulle användas för att uppnå det trafikpolitiska målet angavs att man borde utnyttja den drivfjäder till effektiva transporter som konkurrens i sunda former kan utgöra. Om förutsättningar skapades för en konkurrens på lika villkor borde det vara möjligt att genom en ökad frihet på transportmarknaden nå en samhällsekonomiskt riktigare trafikuppdelning. Transportarbetet skulle härigenom kunna erhållas till lägsta möjliga kostnader för samhället.

I takt med att statsmakterna successivt fastställt samhälleliga mål för andra samhällssektorer har det trafikpolitiska synsättet kommit att så småningom förändras till sin innebörd. En vändpunkt kan sägas ha inträffat kring början av 1970-talet. Det ändrade synsättet har inte så mycket avsett målen utan mera medlen i det trafikpolitiska arbetet. Vad man främst kan lägga märke till är den allt större betydelse som lagts vid bl. a. den regional- och miljöpolitiska

utvecklingen. Huvudfrågan under 1970-talet har gällt samordning dels mellan de olika trafikgrenarna, dels mellan trafikpolitiken och främst regional- och miljöpolitiken. I anslutning härtill har en övergripande planering av trafiksektorn initierats. Även frågor som rör den kollektiva trafiken har rönt ett ökat intresse under 1970-talet.

En rad utredningar har under senare år lagt fram förslag som syftar till att komma till rätta med många av dessa frågor.

Mina förslag i det följande berör frågor som behandlats i trafikpolitiska utredningens betänkanden (SOU 1975:66) Trafikpolitik – behov och möjligheter och (SOU 1978:31) Trafikpolitik – kostnadsansvar och avgifter samt betänkandena från kollektivtrafikutredningen (SOU 1975:47) Kollektivtrafik i tätort, HAKO-utredningen (SOU 1975:68) Handikappanpassad kollektivtrafik, trafiksäkerhetsutredningens betänkande (Ds K 1977:1) Långa fordon och fordonskombinationer och rapporten (Ds I 1977:12) Energibesparingar inom transportsektorn, energikommissionens betänkande (SOU 1978:17) Energi, (Ds K 1978:11) Statens väg- och trafikinstitut – verksamhet och organisation samt cykeltrafikutredningens betänkande (Ds K 1978:7) Statsbidrag till cykelvägar. Till grund för mina ställningstaganden ligger också det omfattande material som kommit fram i samband med den regionala trafikplaneringen och som redovisas bl. a. i betänkandena (SOU 1976:8) Regionala trafikplaner, (Ds K 1975:4) Transporter i Sverige, (Ds K 1975:9) Planering av de svenska hamnarna och (Ds K 1976:3) Förslag till organisation av en trafikplaneringsmyndighet. I propositionen kommer också betänkandet (Ds S 1978:16) Telefon för döva att behandlas.

De i betänkandena och i anslutning till den regionala trafikplaneringen framförda förslagen och synpunkterna har varit föremål för en omfattande remissbehandling och i vissa fall också för en bred offentlig debatt. Sammanfattningar över betänkandena och sammanställningar över remissyttrandena redovisas i särskild bilagedel. I denna redovisas också en sammanfattning av det trafikpolitiska utvecklingsarbetet och utvecklingen inom transportsektorn.

Mina ställningstaganden i det följande omfattar min principiella syn på mål och medel i trafikpolitiken och frågor som i huvudsak berör landtransportsektorn.

Med undantag för vissa planeringsfrågor kommer mina förslag inte att beröra sjöfarten och luftfarten, som f. n. är föremål för särskilda utredningar, nämligen sjöfartspolitiska utredningen (K 1977:05) och lufttransportutredningen (K 1978:07).

2 Principer för en ny trafikpolitik

Det föreligger ett nära och ömsesidigt samband mellan transportmarknadens funktioner och samhällsutvecklingen i stort. Således har många av de förändringar som skett i samhället möjliggjorts eller orsakats av utvecklingen

inom transportsektorn. Den ökade effektiviteten inom transportsektorn har varit en av förutsättningarna för den strukturomvandling som skett inom näringslivet och som bidragit till att skapa höjd levnadsstandard. Bättre transportmöjligheter har t. ex. gjort det möjligt för företag och myndigheter att ta till vara stordriftsfördelar inom offentlig och privat produktion av varor och tjänster samtidigt som möjligheterna till en decentraliserad lokalisering ökat. För den enskilde har de förbättrade förflyttningsmöjligheterna bl. a. inneburit större valfrihet i fråga om bostads- och arbetsorter.

De strukturförändringar som sker inom näringsliv och bebyggelse, och som sålunda är en följd av bl. a. transportsystemets utveckling, medför samtidigt nya och ökade krav på person- och godstransporter. Inom persontrafiken växer reseefterfrågan på alla avstånd. Detta gäller inom tätorterna, där bl. a. de förbättrade förflyttningsmöjligheterna medfört en ökad geografisk spridning av bostäder, arbetsplatser och serviceställen. Förbättrade kommunikationer mellan befolkningscentra har lett till förändringar av lokaliserings- och kontaktmönstret för såväl den statliga och kommunala förvaltningen som näringslivet. På liknande sätt har förbättringar i transportsystemet möjliggjort en ökad internationell ekonomisk integration och en omfattande utlandsturism, vilket i sin tur skapar behov av förbättrade förbindelser.

Från ett persontransportarbete på ca 43 miljarder personkm år 1960 har resandet i landet fördubblats till år 1977. Huvuddelen av ökningen hänför sig till personbilismen som f. n. svarar för drygt 80 % av det totala persontransportarbetet. Tillgängliga prognoser om den framtida utvecklingen av persontransportarbetet visar på en ökningstakt fram till år 1990 på 1–1,5 % per år.

Det ökande bilinnehavet, som lett till att huvuddelen av landets invånare numera har tillgång till bil, har betytt mycket för att bryta olika landsdelars och enskilda människors isolering och har inneburit bättre möjligheter att välja arbete och bostad. Samtidigt har den stigande biltätheten i vissa fall försämrat underlaget för den kollektiva trafiken på landsbygden. I tätorterna har den ökande bilismen medfört särskilda problem i form av bl. a. minskad framkomlighet, buller och luftföroreningar.

Efterfrågan på förbättrade kollektiva persontransporter har lett till kvalitetshöjande åtgärder av olika slag. Det gäller bl. a. högre turtäthet särskilt i tätorterna, restidsbesparande åtgärder såsom högre tåghastigheter, upprättande av nya flygförbindelser, ianspråktagande av snabbare flygplan, etc.

När det gäller den lokala och regionala kollektivtrafiken har också på flera håll nya taxesystem genomförts i form av periodkort och liknande.

Växande godstransportarbete följer med den ökade produktionen och konsumtionen av olika varor. Den fortgående specialiseringen inom stora delar av industrin leder i allmänhet till att man söker koncentrera produktionen till färre och större anläggningar samtidigt som man söker nå geografiskt större marknader, vilket i sin tur medför ökat transportarbete i distributionsledet. Mer transportarbete följer också av strävandena att i vissa

branscher decentralisera produktionen genom ökad användning av underleverantörer. Utvecklingen av produktionen inom många branscher i riktning mot alltmer förädlade produkter ökar de kvalitativa kraven på godstransportsystemet. Anspråk ställs här på snabba, direkta transporter av förhållandevis små sändningar.

Under perioden 1960–1970 ökade det inrikes godstransportarbetet med i genomsnitt drygt 7 % per år, från omkring 23 till drygt 47 miljarder tonkm. År 1974 uppgick transportarbetet till 52 miljarder tonkm. Den vikande transportefterfrågan under senare år har medfört att transportarbetet år 1977 minskat till samma nivå som år 1970. Ökningstakten för hela perioden 1960–1977 stannar därmed vid drygt 4 % per år. Den hittillsvarande ökningen av godstransportarbetet har i särskilt hög grad gällt lastbilstransporterna som under perioden 1960–1977 ökade med i genomsnitt drygt 7 % per år. Lastbilstransporternas andel av det totala transportarbetet har härigenom ökat från 29 % år 1960 till 44 % år 1970 och 46 % år 1977. Enligt nu tillgängliga bedömningar kommer det totala inrikes godstransportarbetet att öka till 74 miljarder tonkm omkring år 1990.

En rad skäl talar för behovet av en av samhället utformad aktiv trafikpolitik. Trafikanläggningarnas betydelse för samhällets infrastruktur är ett motiv. Av landets samlade årliga investeringar svarar trafik- och kommunikationssektorn för ca 14 %. En stor del av dessa investeringar görs av det allmänna i form av fasta trafikanläggningar som har en mycket lång livslängd och i hög grad är styrande för samhällsutvecklingen. Utmärkande för trafikanläggningarna är vidare att de endast i undantagsfall kan utnyttjas för alternativa verksamheter. Det är därför av vikt att investeringar i trafikanläggningar planeras så att misshushållning med samhällets resurser undviks. Av samma skäl är det viktigt att de investeringar som redan har gjorts utnyttjas effektivt. Här spelar trafikavgifterna en viktig roll. Förekomsten av stordriftsfördelar, dvs. kombinationen av höga fasta och låga rörliga kostnader, inom betydande delar av trafiksektorn liksom det förhållandet att trafikutövningen har effekter på andra än trafikutövarna och trafikanterna nödvändiggör ofta samhälleligt inflytande för att ett effektivt resursutnyttjande skall kunna uppnås.

Härtill kommer att inte mindre än ca 15 % av det totala antalet förvärvsarbetande är direkt eller indirekt sysselsatta inom transportsektorn.

Trafiksektorns utformning och kapacitet utgör ofta förutsättningar eller restriktioner för annan samhällsverksamhet, t. ex. för det reformarbete som pågår inom närings- och sysselsättningspolitiken samt regionalpolitiken. På samma sätt utgör andra mål i samhället, t. ex. inom miljöpolitiken och energipolitiken, i viss mån restriktioner för transportsektorns utveckling.

Sålunda fastställs inom regionalpolitikens ram bl. a. vissa miniminivåer för människors tillgång till olika former av samhällsservice. Det förhållandet att transporter ofta är ett medel för stat och kommun när det gäller att göra sådan service tillgänglig är ett starkt skäl för att samhället bör ha inflytande över

trafiksektorn.

Intimt förknippad med regionalpolitiken är sysselsättningspolitiken. Målet för denna är att undanröja hindren för förvärvsarbete och att öka antalet arbetstillfällen så att arbete kan erbjudas alla dem som kan delta i arbetslivet. För detta behövs insatser över ett brett fält och även inom trafiksektorn.

Sambandet mellan miljöpolitiken och trafikpolitiken är uppenbart. De värden som ligger i en god miljö har alltmer skjutits i förgrunden. Hänsyn till miljön kan kräva trafikpolitiska åtgärder i syfte att bl. a. påverka trafikens omfattning och fördelningen mellan trafikmedel. Detta gäller i synnerhet i tätorterna där trafikens omfattning och dess buller och avgaser i många fall lett till försämrad miljö.

På motsvarande sätt föreligger ett nära samband mellan trafikpolitiken och energipolitiken. Medvetenheten om att råoljetillgången är begränsad har medfört ett behov av åtgärder som leder till en effektivare energihushållning och ett minskat oljeberoende inom transportsektorn. Framför allt gäller detta inom personbilstrafiken som svarar för närmare hälften av sektorns totala energiförbrukning. Detta innebär att trafiksektorns utveckling måste ske i samklang med de långsiktiga energipolitiska målen.

Trots den fortgående kraftiga ökningen av fordonstrafiken har trafikolyckorna inte ökat, i huvudsak beroende på omfattande trafiksäkerhetsinsatser. Att antalet i trafiken årligen dödade uppgår till 1 100 à 1 200 och skadade till 40 000–50 000 personer är dock ett mycket allvarligt problem som kräver fortsatta insatser. Viljan att åstadkomma en ökad säkerhet för alla dem som på ett eller annat sätt berörs av trafiken måste prägla trafikpolitiken.

Vad jag här anfört visar att trafikfrågorna inte kan behandlas och att målen för trafikpolitiken inte kan läggas fast utan att hänsyn tas till mål och konsekvenser inom en rad olika samhällsområden. Trafikpolitikens utformning är således av strategisk betydelse för samhällsutvecklingen.

Nu gällande riktlinjer för trafikpolitiken hänför sig till *1963 års trafikpolitiska beslut*. Den princip som då lades fast var att målet – en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga kostnader – skulle uppnås genom att trafikgrenar och trafikföretag utbjuder sina tjänster i fri konkurrens på lika villkor. I syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden avvecklades i stor utsträckning de konkurrenshämmande regleringar och förpliktelser som dittills hade gällt. Vidare fastlades genom 1963 års beslut principen att varje trafikgren skulle bära sina kostnader som en av de väsentligaste förutsättningarna för att skapa konkurrens på lika villkor och därmed uppnå den trafikpolitiska målsättningen. Prissättningen inom de olika trafikgrenarna skulle ge uttryck för de reella kostnaderna, dvs. även beakta kostnaderna för de grundläggande samhälleliga basinvesteringarna för resp. trafikgren. Det allmännas investeringsinsatser i trafikanläggningar skulle bestämmas med hjälp av samhällsekonomiska lönsamhetskriterier.

Den grundläggande tankegången bakom 1963 års beslut utgick från att samhällets engagemang i princip skulle inskränkas till att av resp. trafikgren

utkräva ett rättvist kostnadsansvar. I övrigt skulle efterfrågan styra utvecklingen av transportapparaten och transportarbetets fördelning mellan de olika transportmedlen. Ett avsteg från denna princip utgjorde den särskilda statliga ersättning som föreslogs utgå för att upprätthålla samhällsnödvändig underskottstrafik.

Utformningen och tillämpningen av 1963 års trafikpolitiska riktlinjer har enligt min mening inte lett till att det då uppsatta trafikpolitiska målet till alla delar kunnat uppnås. En anledning härtill är att kostnadsansvaret fick en utformning och tillämpning som närmast kan sägas vara grundat på ett företagsekonomiskt snarare än på ett samhällsekonomiskt betraktelsesätt. Detta har lett till ett ineffektivt resursutnyttjande inom vissa delar av transportsektorn och det har också inneburit att trafikpolitikens starka koppling till bl. a. regional-, närings- och miljöpolitiken inte i tillräcklig grad blivit beaktad. Den växande insikten om att olika samhällsområden är ömsesidigt beroende har ökat behovet av en mer samordnad planering och utveckling. Uttryck för detta är bl. a. utbyggnaden av den regionalpolitiska planeringen, den fysiska riksplaneringen och den regionala trafikplaneringen.

Även behovet av samordning mellan investeringsplaneringen inom skilda trafikgrenar och av samverkan mellan olika trafikföretag och trafikmedel har successivt blivit alltmer framträdande. Den sektorsinriktade planeringen har medfört risk för ett samtidigt underutnyttjande inom en trafikgren och alltför kostnadskrävande investeringar i en annan.

En rad utredningar har under senare år lagt fram förslag som syftar till att komma till rätta med många av dessa brister. Vidare har lagts fram förslag till åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken och att anpassa denna till de handikappades behov.

Jag kommer här att redovisa, förutom min principiella syn på mål och medel i trafikpolitiken, mina ställningstaganden i frågor som berör främst landtransportsektorn. Det gäller bl. a. kostnadsansvarets utformning och tillämpning i väg- och järnvägstrafiken, speciella frågor som hänger samman med järnvägstrafikens bedrivande samt vägplanerings- och trafiksäkerhetsfrågor. Jag kommer också att behandla frågor om planeringssystem inom transportsektorn. Vidare kommer jag att lämna förslag som syftar till ökad hushållning med energi inom transportsektorn. När det gäller den kollektiva persontrafiken lägger jag fram förslag som syftar till en bättre anpassning av kollektivtrafiken till de handikappades behov. På forsknings- och utvecklingsområdet föreslår jag särskilda insatser när det gäller kollektivtrafik i tätort och när det gäller olika anpassningsåtgärder på handikappområdet. Härutöver föreslås att texttelefon för bl. a. döva skall tillhandahållas av televerket utan särskild engångsavgift. Jag kommer också att föreslå vissa organisatoriska förändringar.

Med undantag för vissa planeringsfrågor kommer mina förslag inte att beröra sjöfarten och luftfarten, som f. n. är föremål för utredning av

sjöfartspolitiska utredningen (K 1977:05) resp. lufttransportutredningen (K 1978:07).

Jag vill nu först redogöra för min allmänna syn på *mål och medel inom trafikpolitiken.*

Vad gäller trafikpolitikens *allmänna riktlinjer* fastslår trafikpolitiska utredningen med instämmande av praktiskt taget samtliga remissinstanser att *en samhällsekonomisk grundsyn* måste vara vägledande för det fortsatta trafikpolitiska handlandet. Utredningen betonar därvid bl. a. betydelsen av en ökad samordning mellan trafikpolitiken och bl. a. regional- och näringspolitiken. I det samhällsekonomiska synsättet på trafikpolitiken ligger således att trafikpolitiken skall utformas så att den bidrar till ett effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet och därmed till måluppfyllelse inom olika samhällssektorer. I detta ligger givetvis också att resurserna *inom* trafiksektorn skall utnyttjas så effektivt som möjligt. Av hänsyn till övergripande fördelningspolitiska mål, som formuleras huvudsakligen vid sidan av trafikpolitiken, kan i vissa fall transportlösningar väljas som innebär ett mindre effektivt utnyttjande, men som ändå är det mest rationella sättet att uppnå dessa fördelningspolitiska mål. Utredningen framhåller att samhällets övergripande trafikplanering mer kontinuerligt måste bevaka den samhällsekonomiska målsättningen när det gäller transportsektorns utveckling och behovet av samordning med planeringen inom andra samhällssektorer. Detta gäller, enligt utredningen, i princip oberoende av vilka trafikpolitiska medel man använder sig av för att nå de uppställda målen.

Jag instämmer i utredningens och remissinstansernas uppfattning att det är av största vikt att betingelser skapas för ett samhällsekonomiskt riktigt utnyttjande och en riktig utveckling av denna sektor. Jag anser också att *det generella målet för samhällets trafikpolitik skall vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader.*

Spörsmålet om en tillfredsställande trafikförsörjning betraktades i 1963 års trafikpolitiska beslut som ett trafikpolitiskt problem endast när det gällde viss persontrafik på landsbygden. I övrigt förutsattes att den dominerande delen av efterfrågan på såväl gods- som persontransporter skulle bli tillfredsställande tillgodosedd inom ramen för ett krav på företagsekonomisk lönsamhet i trafiken. Enligt min mening visar erfarenheterna att ett sådant synsätt många gånger är alltför begränsat och passivt. Samhället måste i högre grad än vad som förutsattes i 1963 års trafikpolitiska beslut definiera det konkreta innehållet i den trafikpolitiska målsättningen.

Grunden för samhällets trafikpolitik bör som jag framhållit vara ett samhällsekonomiskt synsätt. En trafikplanering som syftar till ett effektivt resursutnyttjande kommer att i stora delar av landet och vid många tidpunkter erbjuda en trafikförsörjning som enligt samhällets värderingar måste betraktas som tillfredsställande i den meningen att den ej föranleder några statliga ingrepp, t. ex. i syfte att utvidga den. Emellertid finns

situationer då samhället inte anser att en sådan spontant genererad trafik är tillräcklig med hänsyn till den standard man önskar erbjuda invånarna. Särskilda åtgärder kan då vara motiverade. Begreppet "tillfredsställande trafikförsörjning" kan emellertid inte på ett enkelt och entydigt sätt fastslås för alla tänkbara situationer utan måste anpassas till de speciella förutsättningarna i varje särskilt fall.

Begreppet tillfredsställande trafikförsörjning kan ofta inte preciseras utan att hänsyn tas till lokala och regionala förhållanden samt förändringar över tiden. Det gäller t. ex. folkmängd, befolkningsfördelning, åldersfördelning, bebyggelse-, service- och näringsstruktur samt rekreationsmöjligheter. Bl. a. dessa faktorer påverkar förutom den totala reseefterfrågan också inriktningen på resandet, dvs. fördelningen mellan t. ex. arbets-, service-, besöks- och fritidsresor. Reseefterfrågan har således både kvantitativa och kvalitativa aspekter som – när det gäller t. ex. krav på linjetrafik – måste tillgodoses med avseende bl. a. på linjesträckning, turtäthet, restidsåtgång, tidsanpassning och lämpliga uppehållstider.

Inte heller i fråga om godstransporter kan – med hänsyn till de olika typer av transporter och transportbehov som förekommer – någon entydig bestämning av begreppet tillfredsställande transportförsörjning göras. Således ställer utpräglade massgodstransporter helt andra kvantitativa och kvalitativa krav på transportsystemet än styckegodstransporter. Med hänsyn härtill får bestämmas vilka anspråk som är rimliga när det gäller tillgång på transportmedel och reguljär godstrafik samt tillgång på olika transportanläggningar, liksom på kapacitet och standard hos dessa.

Med hänsyn till de skilda krav som kan ställas på trafiksektorn och de olikheter som föreligger mellan olika trafikslag och mellan skilda delar av landet anser jag det alltså inte meningsfullt att en gång för alla översätta begreppet tillfredsställande trafikförsörjning till standardkrav som skall gälla i hela landet. Allteftersom värderingar ändras och nya erfarenheter vinns får det konkreta innehållet i den trafikpolitiska målsättningen förändras. En sådan dynamik finner jag eftersträvansvärd. *Det konkreta innehållet kan ges endast genom politiska beslut på olika nivåer. Sådana beslut förutsätter beslutsunderlag i form av trafikplanering.*

Jag kommer längre fram att redovisa mina förslag om hur trafikplaneringen bör organiseras. Som en allmän utgångspunkt för planeringen vill jag dock här ange att trafiken och trafikanläggningarna bör ingå i ett hela landet omfattande transportsystem som garanterar en viss minsta kollektiv person- och godstransportförsörjning på nationell, regional och lokal nivå. Detta bör bygga på samverkan inte bara mellan olika trafikslag och trafikutövare – där varje trafikgrens speciella förutsättningar och fördelar utnyttjas på bästa sätt – utan också mellan trafiksektorn och övriga samhällssektorer.

Med det samhällsekonomiska synsätt på trafikpolitiken som jag nu givit uttryck för, och som innebär att trafikpolitiken mera aktivt skall inriktas mot att samverka med och stödja utvecklingen inom andra samhällsområden,

följer att effektivitetsmålet måste ges en vidare innebörd än vad som förutsattes i 1963 års trafikpolitiska beslut. Det trafikgrensvisa och företagsekonomiskt inriktade effektivitetskrav som i hög grad kännetecknar 1963 års trafikpolitiska beslut kan leda till att samhällsekonomiskt motiverade investeringar inom en trafikgren inte kommer till stånd eller att deras finansiering framtvingar en avgiftsnivå som leder till att investeringarna inte utnyttjas effektivt. Frågor om hur de resurser som finns inom transportsektorn skall kunna utnyttjas på ett effektivt sätt och om hur investeringar i trafikanläggningar skall avvägas måste avgöras på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt.

Frågan om hur olika *trafikpolitiska medel* – såsom avgifter, skatter, investeringar och regleringar m. m. – skall kombineras och tillämpas för att den övergripande trafikpolitiska målsättningen skall uppnås har under senare år varit föremål för en intensiv debatt. Härvid har förts fram förslag som syftar till en långt driven styrning av transportmarknaden med hjälp av olika regleringar. För egen del anser jag att återhållsamhet bör iakttas när det gäller att använda regleringar som trafikpolitiska medel. De värdefulla inslagen i 1963 års trafikpolitik – konkurrens, trafik till lägsta möjliga kostnad, frånvaron av detaljregleringar – måste så långt möjligt föras vidare till den nya trafikpolitiken. Av samhällsekonomiska skäl är det emellertid nödvändigt att en viss ramhushållning tillämpas på detta, liksom på många andra samhällsområden. Det innebär att samhället måste ställa upp regler och ramar inom vilka trafikutövningen kan äga rum. Dessa kan vara motiverade av de restriktioner för trafiksektorn som jag tidigare redovisat, t. ex. miljökrav och trafiksäkerhetskrav. De regler och ramar som fastställs bör så långt möjligt ges en generell utformning. Administrativa och byråkratiska regleringar bör undvikas. Till detta kommer det direkta ansvar som staten och kommunerna har genom sitt huvudmannaskap för stora delar av trafiksektorns infrastruktur.

När det gäller medlen för påverkan av trafikens omfattning och dess fördelning på trafikmedel samt utnyttjandet av det inom transportsektorn nedlagda kapitalet innebar 1963 års trafikpolitiska beslut en väsentlig förändring från administrativa regleringar mot en friare, mer marknadsmässig styrning på det sätt som råder inom näringslivet i övrigt. Grundtanken var att fri konkurrens i förening med ett riktigt utformat kostnadsansvar skulle leda till en samhällsekonomiskt effektiv resursanvändning och fördelning av transportarbetet mellan olika transportmedel.

Enligt min mening är detta synsätt i och för sig principiellt riktigt. Effektiviteten i transportsystemet och kvaliteten på transporttjänsterna främjas ofta bäst genom att trafikmedel och trafikföretag tillåts arbeta i konkurrens i företagsekonomiska former, men jag anser att detta nu i högre grad än tidigare och framför allt på ett mer medvetet sätt måste ske inom ramar som lagts fast av samhället utifrån ett samhällsekonomiskt synsätt. Begreppen kostnadsansvar och konkurrens måste därför i en ny trafikpolitik

ges en delvis annan innebörd än hittills.

En väsentlig brist i 1963 års trafikpolitiska riktlinjer är den utformning och tillämpning som *kostnadsansvarsprincipen* har fått. Det gäller för det första knytningen av kostnadsansvaret till varje trafikgren som helhet i stället för till varje enskild transportprestation, som är det principiellt riktiga. För det andra gäller det kravet på s. k. full kostnadstäckning och den sammanblandning av två skilda problem som därmed kommit att uppstå i den allmänna trafikpolitiska debatten. Problemet att åstadkomma en skatte- och avgiftsnivå som leder till ett effektivt resursutnyttjande på transportmarknaden – vars lösning principiellt är marginalkostnadsprissättning – har således kommit att blandas ihop med frågan om den lämpligaste eller från någon utgångspunkt mest rättvisa fördelningen av betalningsskyldigheten för de budgetmässiga utgifterna för transportapparaten.

Redan i direktiven till trafikpolitiska utredningen framhölls de nackdelar som kostnadsansvarets knytning till varje trafikgren kan medföra. Det förhållandet att alla som utnyttjar ett visst trafikmedels tjänster tillsammans betalar de totala kostnader som i någon mening är hänförliga till detta trafikmedel är således ingen garanti för att man får en rimlig kostnadsanpassad prissättning av de enskilda transporttjänsterna. Det finns f. ö. inte heller något som säger att de totala utgifterna för transportsektorn under ett givet budgetår eller för längre period måste täckas exakt med avgifter och skatter på transportkonsumenterna. Det kan således föreligga situationer där det samhällsekonomiskt och statsfinansiellt sett är rimligare med en över- eller undertäckning.

Trafikpolitiska utredningen har i sitt slutbetänkande försökt klargöra skillnaden mellan kostnadsansvar och betalningsskyldighet. Kostnadsansvaret bör enligt utredningen vara knutet till den samhällsekonomiska marginalkostnaden för en given transporttjänst medan betalningsskyldigheten bör avse de budgetutgifter som statsmakterna finner det lämpligt att transportkonsumenterna som helhet, eller de som utnyttjar ett visst transportmedels tjänster, skall betala. Utredningen har också beräknat de genomsnittliga samhällsekonomiska marginalkostnaderna för järnvägstrafik och för olika slag av vägtrafik. Det bör påpekas att marginalkostnaderna i realiteten varierar betydligt i tid och rum och att även de angivna medelvärdena är behäftade med betydande osäkerhet.

Den slutsats jag drar av utredningens analys och av det siffermaterial som redovisas i slutbetänkandet är att det är svårt att bestämma marginalkostnadernas storlek för enskilda resor och transporter. Härtill kommer att det i många fall är praktiskt omöjligt att åstadkomma ett avgiftssystem som speglar de mycket varierande marginalkostnaderna. Detta får dock enligt min mening inte hindra genomförandet av åtgärder som leder till en mer marginalkostnadsanpassad prissättning.

Jag ansluter mig därför till trafikpolitiska utredningens förslag att *det strikta trafikgrensvisa kostnadsansvaret enligt 1963 års riktlinjer bör slopas för vägtra-*

fiken och järnvägstrafiken och att det totala avgifts- och skatteuttaget från trafikanterna i princip prövas fritt med hänsyn till alternativa finansieringsmöjligheter och till bl. a. de finanspolitiska, fördelningspolitiska och regionalpolitiska konsekvenserna. Jag delar också uppfattningen att de rörliga avgifterna bättre skall anpassas till beräknade samhällsekonomiska marginalkostnader.

Som en följd härav bör järnvägstrafiken, som har en förhållandevis stor andel fasta kostnader, avlastas en viss del av dessa kostnader.

Denna avlastning får den önskade konsekvensen att SJ får möjlighet att genomföra vissa prisreduktioner som blir ett betydelsefullt steg i riktning mot en marginalkostnadsanpassad avgiftsstruktur. Härigenom erhålls också ett bättre utnyttjande av SJ:s produktionskapacitet. Utifrån denna ramförutsättning skall SJ emellertid alltjämt arbeta enligt de förutsättningar som gäller för affärsverken.

Vad gäller luftfarten pågår en anpassning till en mera differentierad – och för viss trafik marginalkostnadsgrundad – prissättning. År 1973 omstrukturerades luftfartstaxorna på sådant sätt att den inrikes passageraravgiften kraftigt sänktes samtidigt som den utrikes passageraravgiften höjdes. Genom den tidigare nämnda lufttransportutredningen förväntas bl. a. förutsättningarna för samhällsekonomiskt effektivare arbetsformer inom luftfarten bli belysta, så att flygets speciella förutsättningar inom ramen för den totala transportförsörjningen kan tas till vara.

När det gäller möjligheterna att upprätthålla en fri och effektiv *konkurrens inom transportmarknaden*, vill jag erinra om att förutsättningarna för en i avsedd mening effektiv konkurrens skiftar såväl mellan olika trafikgrenar och transportfunktioner som mellan olika delar av landet. Inom persontrafiken gäller således att det är nödvändigt att med hjälp av tillståndsgivning påverka trafikutbudet för att kunna upprätthålla de samtidiga kraven på en viss servicenivå och företagsekonomiskt sunda former inom en stor del av den kollektiva persontrafiken. Trafikunderlagen i och mellan glesbebyggda områden är ofta så begränsade att reella möjligheter till konkurrens saknas. Här är det i stället fråga om att samhället med hjälp av planering och ekonomiska bidrag måste stödja trafiken så att invånarna kan tillförsäkras en basstandard.

Inom trafiksektorn kan konkurrensen således inte tillmätas den betydelse som var fallet i 1963 års trafikpolitiska beslut. Mot bakgrund dels av den föreslagna samhällsekonomiska målsättningen för inriktningen av trafikpolitiken, dels av de begränsningar i konkurrensens möjligheter som jag pekat på, finner jag det i stället motiverat att tillvarata de samhällsekonomiska fördelar som kan följa med en ökad *samverkan* i trafiken.

Sålunda bör resp. trafikmedels speciella egenskaper och fördelar i större utsträckning än hittills utnyttjas genom samordning och samverkan i marknadsmässiga former mellan olika trafikmedel och trafikföretag. Därigenom kan olika transportbehov tillgodoses på bästa sätt för både

samhälle och konsumenter. Inom persontrafiken finns uppenbara samverkansmöjligheter dels mellan de olika trafikmedlen och trafikutövarna t. ex. i fråga om tidtabells- och taxeanpassningar, dels mellan trafikutövare och myndigheter, institutioner och storarbetsplatser inom industri och offentlig verksamhet – t. ex. i fråga om tidsanpassning och linjeutformning. Även på godstrafikområdet är förutsättningarna för en ökad samverkan tekniskt sett goda. Ett exempel härvidlag är en vidgad användning av sådana lastbärare som medger att gods på ett effektivt sätt kan flyttas mellan olika trafikmedel liksom en ökad samordning av terminalverksamheten.

När det gäller användningen av det värdefulla trafikpolitiska medel som de offentliga investeringarna i trafikapparaten utgör, leder den beskrivna inriktningen av trafikpolitiken till att det vid planeringen av det allmännas investeringar bör ställas större krav på avvägningar såväl mellan de olika trafikgrenarna inom trafiksektorn som mellan trafiksektorn totalt och andra samhällssektorer. Detta accentuerar behovet av sinsemellan väl avstämda och ändamålsenliga planeringsformer och gemensamma planeringsförutsättningar. Jag bedömer möjligheterna när det gäller att åstadkomma enhetliga utgångspunkter som goda, eftersom ansvaret för anläggningsverksamheten inom transportväsendet till helt övervägande del åvilar det allmänna.

En ökad samverkan av det slag som jag här givit exempel på menar jag i allt väsentligt skall uppnås på frivillighetens grund. För att en sådan frivilliglinje skall kunna fungera på avsett sätt krävs att ett informationsutbyte mellan de berörda parterna sätts i system. Jag anser att det arbete som gjorts inom ramen för den regionala trafikplaneringen har varit av värde i detta sammanhang. Även för framtiden anser jag att en utbyggd trafikplanering är värdefull för att trafikföretagen och samhället skall få underlag för trafik- och investeringsbeslut.

Mot bakgrund av de allmänna riktlinjer för trafikpolitiken som jag nu angett föreslår jag i följande avsnitt en rad åtgärder med återverkningar inom olika delar av transportsektorn. Innan jag i detalj redovisar mina överväganden vill jag ge en *sammanfattande översikt av mina förslag* på de olika områdena.

SJ:s kostnadsstruktur, med bl. a. en stor andel fasta kostnader i kombination med kravet på kostnadstäckning, tvingar SJ att ta ut avgifter som ofta överstiger de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för de erbjudna transporttjänsterna. Jag föreslår därför att SJ avlastas kapitalkostnader för bannätet motsvarande ca 215 milj. kr. per år i 1979/80 års prisnivå. Härigenom skapas utrymme för taxe- och rabattåtgärder som syftar till en från samhällsekonomisk synpunkt bättre trafikfördelning och ett effektivare utnyttjande av järnvägssystemet. En sådan åtgärd kan vara införande av det nya rabattkort som SJ föreslagit och som medför avsevärda prissänkningar främst under lågtrafiktid.

För att skapa bättre förutsättningar för kombinerade godstransporter i samverkan mellan SJ och lastbilsföretagen m. fl. föreslår jag att en särskild

linjetariff för enhetslaster införs vid SJ.

För att järnvägens betydande utvecklingsmöjligheter skall kunna tas till vara krävs en kraftsamling till de områden där järnvägstrafiken har tekniska, ekonomiska och organisatoriska förutsättningar att erbjuda transporttjänster på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. En viktig fråga i detta sammanhang är omfattningen av det järnvägsnät som skall trafikeras i framtiden. När det gäller persontrafiken föreslår jag att ett nytt principbeslut fattas i stället för 1963 års trafikpolitiska beslut, som i denna del i princip innebar att samtliga trafiksvaga banor efter hand skulle kunna nedläggningsprövas. Mitt förslag är att en stor del av det olönsamma trafiksvaga nätet förs samman med affärsbanenätet till ett riksnät på vilket persontrafiken skall bibehållas under överskådlig tid. SJ ges i uppdrag att utarbeta ett investeringsprogram för detta riksnät. Persontrafiken på de mest trafiksvaga bandelarna föreslås – mot bakgrund av de betydande samhällsekonomiska vinsterna med en överflyttning av trafiken till landsväg – bli föremål för nedläggningsprövning där länshuvudmännen för den regionala kollektivtrafiken får ett stort inflytande. I anslutning härtill förutsätter jag en ny handläggningsordning och föreslår att ett särskilt statsbidrag införs till berörda länshuvudmän för ersättningstrafikens ordnande.

När det gäller godstrafiken avser jag att föreslå regeringen att SJ skall ges i uppdrag att ställa samman relevanta uppgifter om de trafiksvagaste bandelarna. I de fall godstrafiken vid en sådan bana är av så ringa omfattning att den bör flyttas över till landsväg skall enligt mitt förslag ett särskilt forslingsbidrag kunna utgå till berörda trafikanter.

I fråga om ersättningen till SJ för driften på det trafiksvaga bannätet redovisar jag vissa ändringar när det gäller underlag och principer för beräkningen.

Järnvägsinvesteringarnas omfattning och inriktning är av central betydelse för järnvägens framtid. Efter en redovisning av SJ:s investeringsplaner för den närmaste tioårsperioden, föreslår jag en ökning av SJ:s investeringsram för budgetåret 1979/80 med ca 100 milj. kr.

Behovet av en samordning mellan trafikplaneringen och annan samhällsplanering har successivt ökat. Det är därför nödvändigt med en övergripande trafikplanering på såväl lokal, regional som nationell nivå.

Jag redovisar min syn på hur den fortsatta övergripande trafikplaneringen på olika nivåer bör ske. I anslutning härtill redovisas resultatet av den inom kommunikationsdepartementet företagna utvärderingen av den regionala trafikplaneringen. När det gäller den långsiktiga utvecklingen inom transportsektorn liksom när det gäller bebyggelse- och näringslivsutvecklingen har investeringar i trafikanläggningar stor betydelse. Såväl vid fördelningen av resurser mellan olika trafikgrenar som vid planeringen av viktigare statliga investeringar även i andra trafikanläggningar än vägar bör således hänsyn tas till de samhällsekonomiska effekterna. Jag föreslår vissa åtgärder för att underlätta möjligheterna att göra sådana bedömningar och avvägningar på

central nivå.

När det gäller hamnväsendet lägger jag fram förslag om ett nytt planeringssystem som skall handhas av sjöfartsverket. För investeringar i vissa slag av hamnanläggningar föreslås att sjöfartsverket efter anmälan från hamnägaren skall avge utlåtande om investeringens lämplighet. För att säkerställa dels att sjöfartsverket tillförs erforderlig kompetens i hamnfrågor, dels att olika intressen blir tillgodosedda föreslås vidare att ett samarbetsorgan knyts till sjöfartsverket.

När det gäller vägtrafiken lägger jag fram förslag till inriktning av den framtida väghållningen. Jag behandlar därvid vägtrafikens säkerhets-, tillgänglighets- och miljöaspekter. Inriktningen har jag utformat mot bakgrund av det nya – i ökad utsträckning decentraliserade – planeringssystem som har tillämpats vid den under år 1978 genomförda revideringen av flerårs- och fördelningsplanerna. Detta planeringssystem har skapat förutsättningar för en utökad samordning mellan vägplaneringen och övrig samhällsplanering såsom den regionalpolitiska planeringen och kommunernas fysiska planering. I samband med att jag behandlar vägtrafiken föreslår jag att den nuvarande statsbidragsgivningen till viss kommunal väg- och gatuhållning utvidgas att omfatta även anläggningar för cykeltrafik.

När det gäller anpassningen av den kollektiva trafikapparaten till handikappades behov ansluter jag mig i princip till HAKO-utredningens förslag att målet bör vara en så långt möjligt fullständig anpassning. Utredningen har konkretiserat sina förslag till anpassningsåtgärder i ett ramprogram som avser såväl färdmedel som terminaler och närmiljö samt forskning och utveckling. Ramprogrammet, som enligt min uppfattning är väl avvägt, bör i huvudsak kunna läggas till grund för genomförande. För forskning och utveckling inom området föreslår jag att särskilda medel anvisas.

För vissa handikappgrupper – ca 20 000 personer enligt HAKO-utredningen – som trots en långtgående fordonsteknisk och miljömässig anpassning av trafikväsendet inom överskådlig tid inte bedöms kunna resa kollektivt på egen hand föreslår jag att en ny transporttjänst, benämnd riksfärdtjänst, inrättas på försök under tre år. Medelsbehovet har jag beräknat till 20 milj. kr. per år.

Frågan om den kollektiva trafikens anpassning till handikappades behov är enligt min mening så väsentlig att anpassningen bör föreskrivas i en särskild lag. Jag föreslår därför att en sådan lag antas. Uppgiften att planera, initiera och följa upp handikappanpassningen samt att svara för en samordnande normgivning bör ges till den myndighet för vissa trafikfrågor – transportrådet – som jag föreslår skall inrättas. Det direkta ansvaret för genomförandet av handikappanpassningen bör dock åvila de olika trafikverken och trafikföretagen.

Mellan trafikpolitiken och energipolitiken föreligger ett nära samband. Under senare år har behovet av åtgärder som leder till en effektivare energianvändning och ett minskat oljeberoende inom transportsektorn ökat.

Mot denna bakgrund redovisar jag, med utgångspunkt i energikommissionens betänkande, förslag till olika besparande åtgärder. Förslagen syftar till en besparing av 4–5 TWh i förhållande till en prognos för år 1990.

Forsknings- och utvecklingsarbete har stor betydelse för transportsektorns utveckling. Jag föreslår därför olika åtgärder som syftar till att utöka forsknings- och utvecklingsverksamheten inom vissa områden och till att åstadkomma en effektivare organisation för detta ändamål. Bl. a. föreslås särskilda insatser för forskning och utveckling när det gäller den kollektiva tätortstrafiken och på handikappområdet. Totalt föreslås 5 milj. kr. Medlen skall administreras av transportforskningsdelegationen (TFD) samt statens väg- och trafikinstitut (VTI). Jag föreslår också att vissa åtgärder för att förbättra ekonomin vid VTI vidtas samt att TFD:s verksamhet och organisation ses över.

Jag redovisar också ett förslag från statsrådet Lindahl om riktlinjer för tillhandahållande av texttelefon för döva, dövblinda och talskadade. Förslaget innebär bl. a. att den enskilde skall kunna skaffa texttelefon utan att betala extra engångsavgift till televerket. Engångsavgifterna för denna specialutrustning föreslås i stället bekostas med statsmedel.

Frågan om inrättande av en myndighet för vissa trafikfrågor har aktualiserats i flera olika sammanhang under senare år. Enligt min mening är det önskvärt att minska den uppsplittring på små nämnder som f. n. föreligger inom trafiksektorn. Jag föreslår därför att transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden slås samman till en myndighet benämnd transportrådet. Jag har även funnit skäl föreslå att bl. a. vissa arbetsuppgifter som f. n. inte åvilar någon av de tre myndigheterna förs över till den nya myndigheten, bl. a. dem jag redan nämnt inom handikappområdet.

Jag kommer nu att mer ingående redovisa mina överväganden och förslag inom de olika sakområdena.

3 Kostnadsansvar och trafikavgifter

3.1 Läget i dag

I den av riksdagen år 1963 antagna trafikpolitiska propositionen framhålls att främsta medlet att uppnå det eftersträvade målet – dvs. en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former som medger företagsekonomisk effektivitet och transportmedlens sunda utveckling – är att det skapas och upprätthålls en *effektiv konkurrens* mellan olika trafikgrenar och trafikföretag på transportmarknaden. En förutsättning för att en effektiv konkurrens skall uppnås är att likhet skapas i konkurrensvillkoren för olika trafikgrenar. Det gäller främst med avseende på trafikgrenarnas kostnadsansvar. I propositionen föreslogs därför att existerande skillnader borde utjämnas och att en *kostnadsansvarighetsprincip*, som innebär att varje trafikgren i princip själv bör svara för de kostnader den förorsakar det

allmänna, borde genomföras. Detta blev också riksdagens beslut.

Enligt det betänkande från 1953 års trafikutredning (SOU 1961:23) Svensk trafikpolitik I som låg till grund för propositionen, borde kostnadsansvaret omfatta de *totala samhällsekonomiska transportkostnaderna*, dvs. förutom de "egentliga" transportkostnaderna även kostnaderna för det allmänna och för samhället totalt sett. Vidare framhölls att kostnadsansvar borde krävas inte endast av varje trafikgren utan, så långt möjligt, även av *varje individuellt transportmedel*. I propositionen gick departementschefen emellertid inte in på dessa frågor, vilket har medverkat till att en viss osäkerhet råder beträffande innebörden av kostnadsansvarsbegreppet.

I propositionen angavs en annan förutsättning för att en effektiv konkurrens på transportmarknaden skall kunna uppnås och för att trafikanternas fria val skall leda till en från samhällsekonomisk synpunkt riktig trafikuppdelning vara att *trafikavgifterna*, dvs. priserna på transporttjänster, anpassas till kostnaderna. För den trafik som bedrivs med lönsamhet och där alternativa transportmedel finns, förelåg enligt departementschefen inte något problem i detta hänseende. Det företagsekonomiska lönsamhetskravet i förening med konkurrensen borde garantera att avgiftssättningen på längre sikt kom att anpassas till kostnaderna. Enligt departementschefen saknade dock kravet på fullt kostnadsanpassade priser mening för sådan företagsekonomiskt olönsam trafik som, med hänsyn till kravet på en tillfredsställande transportförsörjning, upprätthålls med hjälp av ersättningar från det allmänna. Avgifterna föreslogs i sådana fall i stället böra anpassas efter vad som ter sig skäligt i förhållande till övriga inom landet tillämpade taxor för liknande transporttjänster. För övrigt ansåg departementschefen att krav på resultatutjämning inom den kollektiva trafiken, utöver vad som är företagsekonomiskt motiverat, inte borde ställas.

När det gäller trafikavgifternas kostnadsanpassning framhölls i trafikutredningens nämnda betänkande att den ur samhällsekonomisk synvinkel relevanta kostnaden är den kostnad som samhället skulle undvika om en transporttjänst inte utförs. Därmed avsågs den s. k. *mindrekostnaden* vid redan existerande trafik resp. *merkostnaden* vid nytillkommande trafik. Trafikutredningen framhöll att mer- resp. mindrekostnaderna måste beräknas på lång sikt och på tämligen stora grupper av trafikenheter. Detta innebar enligt betänkandet bl. a. att sådana investeringar i fasta trafikanläggningar som krävs till följd av en trafikökning "bör belasta såväl den nytillkommande som den redan existerande trafiken med merkostnaden per trafikenhet av den på lång sikt beräknade trafikökningen".

Utredningen behandlade också frågan om hur trafikföretagen skall täcka sina samkostnader eller *residualkostnader* vid en marginalkostnadsbaserad prissättning. Enligt utredningens uppfattning skulle i allmänhet tillräckligt utrymme finnas mellan den nedre gräns för trafikavgifterna som bestäms av (den samhällsekonomiska) mindrekostnaden och den övre gräns som bestäms av efterfråge- och konkurrenssituationen för att trafikföretagen

skulle kunna få sina residualkostnader täckta. För järnvägen, som antogs ha en större andel residualkostnader än vägtrafiken vid gällande beskattning, ansåg utredningen att förutsättningar borde finnas att ta ut residualkostnaden inom främst fjärrtrafiken och i övrigt inom de delar av transportutbudet där en monopolistisk prissättning fortfarande var möjlig.

Departementschefen gick i propositionen inte närmare in på kostnadsfrågorna och på möjligheterna för t. ex. järnvägsföretagen att inom ramen för ett system med fri konkurrens få sina samkostnader täckta.

Kravet på att "varje trafikgren skall bära sina kostnader" i 1963 års trafikpolitiska beslut har emellertid i regel tolkats som ett krav på att alla kostnader för det allmänna som kan hänföras till en viss trafikgren eller ett visst trafikmedel skall genom avgifter och skatter betalas av dem som nyttjar det. Undantag utgör den s. k. kollektivbiljetten, dvs. den ersättning som av bl. a. sociala och regionalpolitiska skäl ges SJ för att upprätthålla en företagsekonomiskt olönsam men samhällsnödvändig trafik. Denna ersättning kan emellertid också ses som ett medel att förhindra en annars, från samhällsekonomisk synpunkt, allt för hög prissättning på affärsbanenätet och icke önskvärd resultatutjämning.

Praktiskt taget alltsedan 1963 års trafikpolitiska beslut började genomföras har frågan om vilka kostnader olika trafikgrenar och trafikanter förorsakar dels det allmänna, dels samhället totalt diskuterats. Detsamma gäller också frågan om vilka syften det allmännas prispolitik på transportområdet skall tjäna och hur prispolitiken mera konkret och i detalj skall utformas.

Även i andra västeuropeiska länder och i flera internationella organisationer har frågan om trafikens kostnader resp. principerna för det allmännas prispolitik på transportområdet – vartill jag räknar såväl affärsverkens m. fl. företags taxor som skatter och andra avgifter på trafiken – ingående studerats och debatterats under den senaste tioårsperioden. Någon enighet kan därvid knappast sägas ha uppnåtts, varken beträffande principerna för avgiftsuttagen eller i fråga om den praktiska utformningen av prispolitiken. En anledning härtill är givetvis de rådande skillnaderna i fråga om institutionella, trafiktekniska, transportgeografiska, regionalpolitiska och andra förutsättningar såväl mellan som inom de olika länderna. Men en annan anledning synes vara skilda bedömningar av den betydelse som bör tillmätas olika trafikpolitiska mål, såsom ekonomisk effektivitet, regional och social utjämning m. m. Uppenbarligen har sådana skilda bedömningar spelat och spelar alltjämt en roll även i den svenska debatten. Under årens lopp synes dessutom vissa förändringar ha skett i den allmänna bedömningen av den betydelse som bör tillmätas olika samhälleliga mål, såsom regional utjämning, god miljö samt god tillgänglighet till arbetsplatser och till samhällelig och kommersiell service av olika slag.

Som ett led i genomförandet av 1963 års trafikpolitiska riktlinjer sattes ett omfattande utredningsarbete i gång i syfte att klarlägga behovet av anpassningsåtgärder inom olika trafikgrenar i förhållande till den nya trafikpolitiken

och därvid inte minst vad som krävdes för att genomföra den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen.

När det gäller *sjöfarten* vill jag erinra om att förslag om hur kostnaderna för lots- och fyrväsendet borde fördelas utarbetades av sjöfartsutredningen och redovisades i betänkandet (Ds K 1968:9) De statliga sjöfartsavgifterna. Förslaget låg i huvudsak till grund för de av riksdagen år 1970 fastställda riktlinjerna för de statliga sjöfartsavgifterna (prop. 1970:119, SU 1970:143, rskr 1970:347). Utredningen förordade dock en långtgående uppdelning av kostnadsansvaret, medan statsmakternas beslut innebär en fortsatt kostnadsutjämning såväl mellan fartyg av olika storlek som mellan olika kustavsnitt och hamnar. I sammanhanget kan erinras om att kostnaderna för den statliga isbrytarverksamheten inte belastar sjöfarten utan finansieras med allmänna skattemedel.

Vidare kan beträffande sjöfartsavgifterna nämnas, att sjöfartsverket i sin anslagsframställning för budgetåret 1976/77 lade fram förslag till ett nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna. Trafikpolitiska utredningen föreslog i betänkandet (Ds K 1977:4) Åtgärder för att främja godstrafiken på Vänern och Mälaren att de kanalavgifter som erläggs vid passage av Trollhätte kanal och Södertälje kanal skulle tas bort. Förslagen behandlades i prop. 1977/78:13. Riksdagen beslöt (TU 1977/78:8, rskr 1977/78:102) i enlighet med propositionen att avskaffa inrikes och lokal fyravgift och att införa en särskild farledsvaruavgift för gods som transporteras med fartyg till och från Sverige. Vidare beslöts i anledning av prop. 1978/79:24 att de särskilda avgifterna för passage av Trollhätte kanal och Södertälje kanal skulle slopas från den 1 januari 1979 (TU 1978/79:6, rskr 1978/79:61).

När det gäller hamnavgifterna är dessa i princip kostnadsbaserade. En viss utjämning sker dock normalt mellan olika slag av trafik och fartygsstorlekar.

Vad beträffar *luftfarten* lade 1963 års luftfartsutredning i sitt betänkande (SOU 1966:34) Luftfartsverkets ekonomi och organisation bl. a. fram förslag till riktlinjer för hur kostnaderna för den civila luftfartens markorganisation skulle täckas. Förslaget låg till grund för riksdagens luftfartspolitiska beslut år 1967 (prop. 1967:57, SU 1967:107, rskr 1967:267). Beslutet innebär att full kostnadstäckning genom avgifter skall eftersträvas för den statliga civila luftfartsorganisationen som helhet. Beslutet har också kommit att innebära en med tiden allt större kostnadsutjämning mellan olika statliga flygplatser.

I anslutning till det luftfartspolitiska beslutet fastställdes även normer för samverkan mellan stat och kommun vid investeringar i de av luftfartsverket förvaltade primärflygplatserna. Enligt dessa normer skall kommun svara för markkostnaderna och för 37,5 % av kostnaderna för byggnader och anläggningar. Riksdagen beslutade år 1970 (prop. 1970:200, SU 1970:225, rskr 1970:440) att kapital som kommunerna efter den 1 juli 1967 investerat i primärflygplatser i fortsättningen skall amorteras och förräntas av luftfarts-

verket.

Beträffande *järnvägstrafiken* lämnas SJ fr. o. m. budgetåret 1964/65 ersättning för förpliktelsen att trafikera de trafiksvaga järnvägslinjer som inte ansågs företagsekonomiskt motiverade att driva. Vidare kan nämnas, att det på de trafiksvaga järnvägslinjerna belöpande statskapitalet skrevs bort per den 30 juni 1965 och att därefter gjorda investeringar i fasta anläggningar på sådana järnvägslinjer inte har belastat SJ:s budget. En ytterligare anpassning av SJ:s kostnadsansvar gjordes år 1971, då riksdagen på förslag av Kungl. Maj:t beslutade om en nedskrivning av SJ:s statskapital med drygt en miljard kronor. Från och med budgetåret 1971/72 har en justering även skett av SJ:s pensionskostnader. SJ betalar sedan dess en försäkringstekniskt beräknad avgift för kompletteringspensionerna.

När det gäller *vägtrafiken* inriktades utredningsarbetet till en början främst på att försöka bestämma storleken av det allmännas kostnader för vägtrafiken och hur dessa kostnader borde fördelas på olika fordonsslag. Åt bilskatteutredningen uppdrogs att anpassa gällande vägtrafikbeskattning till kostnadsansvarighetsprincipen. I avvaktan på att vägkostnadsutredningen genomförde en förutsättningslös prövning av vilka kostnader för det allmänna som borde hänföras till vägtrafiken skulle bilskatteutredningen enligt direktiven vid sina överväganden tills vidare utgå från gällande principer för bestämmandet av skatteuttagets omfattning.

Bilskatteutredningen tolkade sitt uppdrag så, att den inom ramen för ett totalt sett oförändrat skatteuttag – vad gäller de specialdestinerade vägtrafikskatterna – skulle lägga fram förslag till sådana förändringar som kunde medföra ett närmande av vägtrafikbeskattningen till kostnadsansvarighetsprincipen. Utredningen behandlade i enlighet härmed endast sådana kostnadsslag som motsvaras av utgiftskategorier vilka avräknas mot de specialdestinerade vägtrafikskatterna. Utredningen lämnade bl. a. alla frågor som hänger samman med investeringspolitiken i vägväsendet och med investerings- och prispolitiken inom andra delar av trafiksektorn utanför utredningsarbetet.

I betänkandet (SOU 1969:45) Fordonsbeskattningen behandlade bilskatteutredningen dels principerna för prissättningen av vägtjänster, dels vägkostnadernas struktur och fördelning på fordonskategorier. I likhet med 1953 års trafikutredning förordade utredningen att prissättningen skall baseras på s. k. långsiktiga marginalkostnader. Utredningen framhöll dock att en bestämning av de långsiktiga marginalkostnaderna i absoluta tal för dess del inte erfordrades, eftersom utredningen hade att utgå från ett oförändrat totalt vägtrafikskatteuttag.

På grundval av en analys av kostnads- och skattestrukturen för vägtjänster per tonkilometer och fordonskilometer för bussar, lastbilar och släpvagnar över tre tons totalvikt fann utredningen bl. a. att fordonens axeltryck har stor betydelse från kostnadsansvarighetssynpunkt. Det motiverade enligt utredningen en differentiering av vägtrafikskatten med hänsyn till fordonskategori

och antal axlar. Utredningens analys gav även vid handen att en skattehöjning var motiverad för de tyngsta lastbilarna och generellt för släpvagnarna, medan skatten borde sänkas för medeltunga lastbilar och generellt för bensin- och gasoldrivna lastbilar.

I fråga om beskattningen av lätta fordon (dvs. upp till tre tons totalvikt) ansåg sig utredningen, med hänsyn till de begränsningar som gällde för dess arbete och de approximationer som den måste göra i sina beräkningar, inte kunna dra några slutsatser. Denna fråga hänsköts därför till vägkostnadsutredningen.

I avvaktan på att kilometerbeskattningen skulle införas fann utredningen att de erforderliga ändringarna i beskattningen av tyngre fordon endast kunde ske genom justering av fordonsskatterna. Utgångspunkt för beräkningarna var de genomsnittliga årliga körsträckor för olika kategorier och viktklasser, som kom fram vid den omfattande stickprovsundersökning redovisad i betänkandet (Ds Fi 1969:1) Lastbilar och lastbilstrafik m. m. som utredningen företagit. Utredningen förordade att omfördelningen skulle genomföras i fem etapper från den 1 januari 1971 till den 1 januari 1979, med möjlighet till justering av reformprogrammet med hänsyn till vad som kunde komma fram senare genom bl. a. vägkostnadsutredningens arbete.

Kungl. Maj:t lade i prop. 1970:138 fram förslag till förändringar av fordonsskatten i allt väsentligt i enlighet med bilskatteutredningens förslag. På ett par punkter uttalade emellertid departementschefen en från utredningen avvikande uppfattning. Detta gällde bl. a. beskattningen av brännoljedrivna bussar, där departementschefen förordade en lägre beskattning, och beskattningen av s. k. trafiktraktorer, där departementschefen förordade en högre beskattning. Riksdagen (BcU 1970:58, rskr 1970:377) godtog propositionen och däri angiven plan för genomförande av skatteändringarna i fem etapper.

I betänkandet (SOU 1970:36) Kilometerbeskattningen presenterade bilskatteutredningen ett förslag till system med kilometerskatt för samtliga skattepliktiga, icke bensindrivna motorfordon, trafiktraktorer och motorredskap samt för skattepliktiga släpvagnar dragna av sådana fordon. Utredningen ansåg att en kilometerskatt är helt överlägsen en kombination av fordonsskatt och brännoljeskatt när det gäller att genomföra kostnadsansvarighetsprincipen och att anpassa avgiftsuttaget till fordonens körsträckor, totalvikter och axelarrangemang. Riksdagen fattade år 1971 i enlighet med prop. 1971:153 ett principbeslut om införande av kilometerbeskattning för brännoljedrivna fordon från den 1 januari 1974 och från senare bestämd tidpunkt för släpvagnar till sådana fordon (SkU 1971:67, rskr 1971:339).

I sitt slutbetänkande (SOU 1972:42) Vägtrafikbeskattningen behandlade utredningen bl. a. frågan om beskattning av mopeder och cyklar. Med hänsyn till de obetydliga belopp – med bilskatteutredningens i enlighet med direktiven begränsade utgångspunkter – som skulle kunna komma i fråga vid beskattning av mopeder och cyklar samt med beaktande av kostnaderna för

administrationen av en sådan beskattning föreslog utredningen att mopeder och cyklar inte borde bli föremål för vägtrafikbeskattning. Utredningen föreslog vidare dels att kilometerskatt skulle införas för släpvagnar den 1 januari 1975, dels att kilometerskatten från samma tidpunkt skulle ersätta även fordonsskatten på kilometerskattepliktiga fordon, dels att en mängdrabatt skulle införas vid övergång till en renodlad kilometerbeskattning utan fordonsskatt (för att förhindra kraftiga skattehöjningar för fordon med årliga körsträckor över genomsnittet för viktklassen). Slutligen föreslog utredningen – i motsats till tidigare principförslag – att traktorer, motorredskap och gasoldrivna fordon samt släpvagnar till sådana inte skulle beläggas med kilometerskatt, men däremot elbilar.

Kilometerskatt infördes den 1 januari 1974 för brännoljedrivna motorfordon (prop. 1973:94, SkU 1973:41, rskr 1973:254) och den 1 juni 1976 för släpvagnar dragna av sådana fordon (prop. 1975:62, SkU 1975:26, rskr 1975:186). Statsmakterna följde därvid i huvudsak bilskatteutredningens förslag. Med hänsyn till bl. a. de av flera remissinstanser framförda invändningarna mot en renodlad kilometerbeskattning – t. ex. att kombinationen av en fast avgift och kilometerskatt är att föredra eftersom vägkostnaderna till betydande del utgörs av gemensamma kostnader som inte kan hänföras till någon bestämd fordonskategori, att en fast fordonsavgift utgör ett incitament till ett effektivare utnyttjande av fordonen och att erfarenheterna av införandet av kilometerbeskattning först borde avvaktas innan ytterligare steg tas – beslöts dock att fordonsskatten för kilometerskattepliktiga fordon tills vidare skulle behållas. Frågan om att införa mängdrabatt på kilometerskatten ansågs därmed inte heller vara aktuell.

Den senaste ändringen av kilometerbeskattningen och av fordonsskatten för trafiktraktorer, motorredskap och deras släpvagnar gjordes i samband med höjningen av bensinskatten år 1978 (prop. 1977/78:94, SkU 1977/78:39, rskr 1977/78:192). Därvid höjdes dessa skatter i samma mån som bensinskatten för att inte rubba konkurrensförhållandet mellan olika fordon eller förhållandet mellan deras bidrag till kostnaderna för vägväsendet.

Sammanfattningsvis träffas således f. n. *bensindrivna fordon och släpvagnar till sådana* av fordonsskatt, bensinskatt, energiskatt och särskild beredskapsavgift på bensin. Dessutom utgår försäljningsskatt (bilaccis) på personbilar, motorcyklar samt på bussar och skåpbilar upp till tre tons totalvikt. Fordonsskatten är delvis och bensinskatten helt specialdestinerad. *Brännoljedrivna fordon och tyngre släpvagnar till sådana* träffas av fordonsskatt, kilometerskatt, energiskatt och särskild beredskapsavgift. Dessutom utgår bilaccis enligt samma grunder som för bensindrivna fordon. Av dessa skatter är fordonsskatten och kilometerskatten delvis specialdestinerade. *Trafiktraktorer, registrerade motorredskap och släpvagnar till sådana* träffas av fordonsskatt och i förekommande fall bensinskatt samt energiskatt och särskild beredskapsavgift. Fordonsskatten är delvis och bensinskatten helt specialdestinerad.

Utöver nu nämnda skatter utgår även mervärdeskatt vid förvärv av fordon och vid förvärv av flertalet tjänster som avser fordon, t. ex. reparationer. I princip föreligger rätt till avdrag för den skatt som sålunda tas ut inom ramen för mervärdesskattesystemet när den som gör förvärvet bedriver verksamhet som medför skattskyldighet till mervärdeskatt. Rätt till avdrag föreligger dock inte när skatten hänför sig till förvärv av fordon för vilket bilaccis tas ut, dvs. av personbil, motorcyklar samt bussar och skåpbilar upp till tre tons totalvikt. Till den del mervärdeskatten är avdragsgill inom mervärdeskattesystemet medför den ingen skattebelastning.

Den sista etappen i omfördelningen av fordonskatterna för tyngre fordon skall enligt tidigare riksdagsbeslut genomföras år 1979. I sammanhanget bör vidare nämnas att specialdestineringen av vägtrafikskatter skall upphöra fr. o. m. budgetåret 1980/81 enligt riksdagens beslut (prop. 1976/77:130, FiU 1977/78:1, rskr 1977/78:29).

Vägkostnadsutredningen, vars huvuduppgift enligt direktiven var att med utgångspunkt i kostnadsansvarsprincipen pröva vilka kostnader som bör hänföras till vägtrafiken och hur dessa kostnader lämpligen bör fördelas på olika trafikantkategorier, redovisade i betänkandet (SOU 1973:32) Vägtrafiken – kostnader och avgifter vissa preliminära resultat. I betänkandet redovisades en sammanställning över kostnadsposter (och för flertalet poster även totalt kostnadsbelopp för år 1970) som kunde "anses vara av intresse vid övervägande av ett betalningsansvar för vägtrafiken". Vidare redovisades och diskuterades den existerande ekonomiska teorin för en samhällsekonomiskt effektiv prissättning av vägtjänster samt presenterades en preliminär genomgång av de tekniska möjligheterna att tillämpa denna teori eller princip i praktiken.

Utredningen ansåg att vägtrafikbeskattningen, om den skulle kunna bidra till en effektiv resursanvändning, måste baseras på de kostnader – i form av vägslitage, tidsåtgång, olycksrisker och miljöpåverkan – som den enskilde trafikantens beslut att utnyttja vägsystemet förorsakar samhället i övrigt. Storleken av dessa vägtrafikens (kortsiktiga) marginalkostnader kunde, i brist på tillräckliga fältstudier m. m., enligt utredningens uppfattning inte med tillräcklig noggrannhet anges. I en slutrapport till kommunikationsdepartementet år 1974 angav utredningen emellertid att den relevanta marginalkostnaden vid landsvägstrafik för personbilar torde ligga vid omkring hälften av existerande rörliga avgifter och att den även för flertalet lastbilar klart torde understiga rådande avgiftsnivå.

Utredningen rekommenderade att de avgifter – utöver de samhällsekonomiska marginalkostnaderna – som kan behöva tas ut av vägtrafikanterna för att täcka vägtrafikens betalningsansvar borde vara fasta avgifter med svagast möjliga inverkan på vägutnyttjandet. Utredningen föreslog också att det på längre sikt borde övervägas att låta betalningsansvaret avse hela transportsektorn snarare än varje trafikgren för sig.

Den fortsatta behandlingen av resultatet av vägkostnadsutredningens

arbete hänsköts till den parlamentariskt sammansatta trafikpolitiska utredningen.

3.2 Trafikpolitiska utredningens förslag

Trafikpolitiska utredningen har i sitt slutbetänkande (SOU 1978:31) Trafikpolitik – kostnadsansvar och avgifter behandlat frågan om väg- och järnvägstrafikens kostnadsansvar och principerna för det allmännas uttag av trafikavgifter.

3.2.1 Trafikavgifter

Utredningen framhåller beträffande det allmännas uttag av trafikavgifter (dvs. avgifter och skatter på transportkonsumtionen) att dessa kan vara dels ett medel att skaffa det allmänna inkomster, dels ett medel att påverka trafikanternas och transportkonsumenternas beteende. Utredningen synes för sin del främst vilja betona användningen av trafikavgifter som ett medel för beteendepåverkan, dvs. som ett trafikpolitiskt medel vid sidan av andra, såsom offentliga investeringar, restriktioner för enskildas handlande, information m. m.

Tänkbara mål för en beteendepåverkan är enligt utredningen

- effektivt utnyttjande av befintliga resurser inom transportsektorn och av samhällets resurser i övrigt
- ökad trafiksäkerhet
- begränsning av miljöstörningar
- bättre energihushållning
- uppnående av fördelningspolitiska, regionalpolitiska, arbetsmarknadspolitiska m. fl. mål.

För att uppnå ett effektivt utnyttjande av resurserna inom transportsektorn bör enligt utredningens mening trafikavgifterna baseras på (kortsiktiga) *samhällsekonomiska marginalkostnader*. Utredningen har därvid utgått från att den enskildes konsumtionsval på transportområdet liksom inom andra konsumtionsområden accepteras av samhället inom vida gränser. Eftersom den enskildes beslut inverkar på andras välfärd är emellertid en medveten påverkan på transportkonsumenterna från samhällets sida nödvändig. Förutom de privatekonomiska kostnader som bärs direkt av transportkonsumenten bör denne således enligt utredningen även belastas med sådana externa kostnader som föranleds av beslutet att genomföra en resa eller transport. Utredningen har i sammanhanget främst pekat på kostnader för ban- och vägunderhåll, trafikövervakning, trängsel, olyckor och miljöstörningar.

Utredningen har försökt uppskatta de samhällsekonomiska marginalkostnaderna år 1976 för väg- och järnvägstrafiken. De av utredningen uppskat-

tade (genomsnittliga) marginalkostnaderna per fordonskm för olika typer av landsvägsfordon har därefter jämförts med de fr. o. m. maj 1978 utgående rörliga avgifterna, dvs. sådana skatter och avgifter som direkt varierar med fordonsutnyttjandet, för olika typer av fordon. Bortsett från dieseldrivna bussar, dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar har utredningen funnit att det föreligger en relativt god överensstämmelse mellan de av utredningen uppskattade genomsnittliga samhällsekonomiska marginalkostnaderna och nuvarande körlängdsberoende skatter. Utredningen erinrar dock om att bl. a. de marginella miljöstörningarna inte har kunnat uppskattas.

Med hänsyn till att kostnaderna, särskilt i tätortsområden, för främst trängsel och miljöstörningar är avsevärt högre än de uppskattade genomsnittsvärdena förordar utredningen att *kommunerna genom lagändring bl. a. ges möjlighet att avgiftsbelägga rörlig biltrafik* i form av områdes- och/eller tullavgifter. Utredningen föreslår även att *bensinskatten och kilometerskatten för lätta fordon differentieras* i tre nivåer som innebär att skatten sänks 10 resp. 20 öre per l i det allmänna resp. i det inre stödområdet.

I fråga om järnvägstrafikens kostnader har utredningen kommit fram till att järnvägstrafiken f. n. belastas med en procentuellt sett avsevärt större kostnad utöver de marginella samhällsekonomiska kostnaderna än vad som gäller för vägtrafiken. Utredningen föreslår med anledning härav att *SJ bör avlastas en del av de fasta kostnaderna* för att möjliggöra taxesänkningar på sådana transporttjänter där marginalkostnaderna är låga och priskänsligheten är hög.

3.2.2 Kostnadsansvaret

När det gäller kostnadsansvaret skiljer utredningen mellan två olika begrepp som direkt anknyter till de skilda syftena med trafikavgifter, dvs. att påverka transportkonsumenternas beteende resp. ge samhället vissa inkomster. Utredningen skiljer således mellan ett *individuellt ansvar* för de samhällsekonomiska marginalkostnader som en viss resa eller transport medför och en *kollektiv skyldighet* för transportkonsumenterna, eller olika grupper av transportkonsumenter, att svara för vissa budgetutgifter som det allmänna har för ett trafikmedel eller en trafikgren. Det senare begreppet, som utredningen vill kalla *betalningsskyldighet* för att skilja det från det individuella kostnadsansvaret, motsvarar enligt utredningens bedömning närmast kostnadsansvarsbegreppet enligt 1963 års trafikpolitiska riktlinjer.

Utredningen har inte funnit att en kollektiv skyldighet för vägtrafikanter resp. järnvägstrafikanter att svara för det allmännas budgetutgifter i anslutning till väg- resp. järnvägstrafiken är ett lämpligt medel att uppnå samhällsekonomisk effektivitet. Utredningen föreslår därför att det *trafikgrensvisa kostnadsansvaret* enligt 1963 års trafikpolitiska riktlinjer *slopas* för väg- och järnvägstrafiken. Utredningen *avvisar* – av samma skäl – också *tanken på införandet av ett för väg- och järnvägstrafiken gemensamt kostnads-*

ansvar (betalningsskyldighet), vilket aktualiserats i utredningens direktiv.

Enligt vissa antaganden och kalkyler som utredningen presenterat i slutbetänkandet skulle visserligen en samhällsekonomisk vinst uppstå vid en överflyttning av medel från vägtrafiken till järnvägstrafiken. Utredningen anser emellertid att frågan om hur en avlastning av viss del av järnvägens fasta kostnader skall finansieras bör avgöras med utgångspunkt från en bedömning av konsekvenserna av alternativa finansieringsmöjligheter. I konsekvens härmed föreslår utredningen att *omfattningen av vägtrafikanternas och järnvägstrafikanternas betalningsskyldighet i fortsättningen bör prövas fritt* med utgångspunkt från alternativa avgifts- och beskattningsmöjligheter och deras resp. fördelningspolitiska, regionalpolitiska, stabiliseringspolitiska m. fl. konsekvenser.

Vad SJ beträffar framhåller utredningen att företaget liksom andra trafikföretag självklart bör ha ett (i förväg bestämt) kostnadstäckningskrav som ett incitament att effektivisera verksamheten. SJ:s kostnader bör således enligt utredningen täckas av intäkter, vilka emellertid, liksom hittills, även bör kunna bestå av ersättningar från det allmänna för utförda prestationer.

Slutligen framhåller utredningen att den – efter en översiktlig bedömning – kommit fram till att dess förslag i princip inte påverkar *sjöfarten* och *luftfarten*.

3.3 Principer för det allmännas uttag av skatter och avgifter på transportområdet

3.3.1 Allmänna principer

I 1963 års trafikpolitiska beslut slås fast att varje trafikgren skall betala sina kostnader vilket, som jag tidigare nämnt, allmänt har ansetts innebära en kollektiv skydlighet för dem som använder sig av en viss trafikgren att betala det allmännas samtliga utgifter för trafikgrenen. Införande och upprätthållande av ett sådant kostnadsansvar har angetts vara av väsentlig betydelse för att möjliggöra konkurrens på lika villkor mellan olika trafikgrenar. Samtidigt anförs i 1963 års trafikpolitiska beslut att ett på detta sätt utformat kostnadsansvar – i förening med en så långt möjligt fri och på lika villkor bedriven konkurrens mellan olika trafikgrenar och trafikföretag – även kommer att leda till en trafikfördelning som ger lägsta samhällsekonomiska kostnad för transporterna.

Redan 1953 års trafikutredning var emellertid medveten om att det föreligger en skillnad mellan en avgiftspolitik, som syftar till att åstadkomma en samhällsekonomiskt riktig fördelning och utveckling av trafiken, och en avgiftspolitik som är inriktad på att uppfylla kravet på kollektivt betalningsansvar.

Trafikutredningen ansåg att en samhällsekonomiskt riktig fördelning av

trafiken bäst skulle uppnås genom trafikavgifter som så nära som möjligt motsvarar de samhällsekonomiska merkostnaderna för varje enskild resa eller godstransport. Denna merkostnad borde enligt utredningen inkludera någon form av genomsnittlig andel (t. ex. per tonkm eller per passagerarkm) av kostnaderna för sådana framtida investeringar i transportanläggningar som blir nödvändiga till följd av en förväntad trafiktillväxt. Utredningen ansåg vidare att de ytterligare skatter och avgifter som kunde behöva tas ut av transportkonsumenterna – utöver den samhällsekonomiska merkostnaden för varje resa eller transport – för att uppfylla kravet på full kostnadstäckning för varje trafikgren borde kunna fördelas mellan trafikanterna så, att de inte påverkade trafikfördelningen på ett ogynnsamt sätt. För järnvägens del ansåg utredningen exempelvis, som jag tidigare nämnt, att dessa s. k. residualkostnader borde kunna tas ut främst inom fjärrtrafiken och på sådana transporttjänster där en monopolistisk prissättning är möjlig.

Två av utredningens ledamöter ifrågasatte emellertid i ett särskilt yttrande möjligheterna att i praktiken dels skapa den likhet i konkurrensvillkoren mellan olika trafikmedel som förutsatts, dels beräkna de samhällsekonomiska merkostnaderna för olika resor och transporter, dels åstadkomma ett avgiftssystem anpassat till de tidsmässigt och geografiskt sannolikt högst varierande merkostnaderna för enskilda resor och transporter.

Departementschefen berörde emellertid inte dessa frågor i propositionen och tog heller inte upp till närmare behandling frågan om hur de s. k. residualkostnaderna skulle fördelas, t. ex. SJ:s möjligheter att få täckning för sina totala kostnader.

Senare studier, både utomlands och i Sverige, har teoretiskt visat att ett uppfyllande av krav på s. k. fullkostnadstäckning för varje enskild trafikgren inte ger någon garanti för att en trafikfördelning erhålls som ger lägsta samhällsekonomiska kostnad. Utvecklingen har enligt min mening också i praktiken klart visat, att en avgiftspolitik på trafikområdet som utgår från att det allmännas totala utgifter eller kostnader för varje enskild trafikgren skall täckas genom skatter och avgifter på användarna *inte automatiskt leder till en från samhällsekonomisk synpunkt önskvärd utveckling och fördelning av trafiken.* En av anledningarna härtill är att förutsättningarna olika trafikgrenar emellan och inom skilda delar av landet är allt för olika. Den enskilde transportkonsumentens val av trafikmedel och konkurrensen mellan trafikföretagen gäller t. ex. i de flesta fall enskilda resor eller transporter. Avgörande för valet av transportmedel är, förutom en rad andra faktorer, kostnaden resp. priset på den enskilda resan eller transporten. Det förhållandet att varje trafikgren, totalt sett, "betalar sina kostnader" utgör ingen garanti för att prissättningen på den enskilda transporten eller resan med olika trafikmedel verkligen kommer att spegla den samhällsekonomiska kostnaden för denna och därmed bidra till att man får en från samhällsekonomisk synpunkt lämplig trafikfördelning.

Kostnadsstrukturen skiljer sig kraftigt mellan olika trafikgrenar beroende

på skillnader i teknik, företagsstruktur, fördelning mellan privat och yrkesmässig trafik m. m. Inom vägtrafiken och i viss mån även inom sjöfarts- och luftfartssektorn finns ett stort antal kostnadsbärare i form av privat och yrkesmässigt använda trafikmedel och statligt, kommunalt och privat ägda fasta trafikanläggningar av olika slag. De företagsekonomiska resp. privatekonomiska marginalkostnaderna varierar betydligt för de olika kostnadsbärarna inom dessa trafiksektorer, vilket påverkar besluts- och konkurrenssituationen i det enskilda fallet. Exempelvis är enskilda personers kostnader för vissa arbetsresor helt eller delvis avdragsgilla vid inkomstbeskattningen. Även de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för enskilda resor och transporter varierar med säkerhet starkt i tid och rum och i förhållande till motsvarande företagsekonomiska och privatekonomiska kostnader.

Inom järnvägssektorn finns ett dominerande företag som svarar för såväl trafikanläggningar som person- och godstransporter. Kostnadsstrukturen – med bl. a. en genomsnittligt högre andel fasta kostnader och i många fall låga samhällsekonomiska marginalkostnader för enskilda resor och godstransporter – och möjligheten att utnyttja stordriftsfördelar skiljer sig också väsentligt från t. ex. vägtrafiken.

I direktiven till trafikpolitiska utredningen framhölls att gällande utformning av kostnadsansvaret bl. a. kunde få till följd att samhällsekonomiskt motiverade investeringar inom en trafikgren inte kommer till stånd eller att deras finansiering tvingat fram en avgiftsnivå som leder till att investeringarna inte utnyttjas effektivt. Vidare betonades att vid utformningen av kostnadsansvar och avgiftspolitik hänsyn även måste tas till andra samhällsekonomiska kostnader för trafiken än dem som drabbar det allmänna. Det gäller t. ex. effekterna av miljöstörningar och trafikolyckor. Dessutom framhölls att målen för det samhälleliga handlandet på många områden, t. ex. inom regional-, närings- och arbetsmarknadspolitiken, preciserats och utvecklats sedan 1963 års trafikpolitiska beslut fattades och att hänsyn härtill måste tas vid utformningen av trafikpolitiken.

Enligt min mening bör målet för trafikpolitiken vara att åstadkomma en i vidaste mening samhällsekonomiskt riktig utformning av trafikapparaten. Även avgiftspolitiken bör användas med detta syfte. I likhet med trafikpolitiska utredningen och det stora flertalet remissinstanser anser jag att man i avgiftspolitiken på transportområdet bör skilja mellan *avgifter inriktade på att skaffa det allmänna resurser* för dess verksamhet och *avgifter som syftar till att påverka trafikanternas och transportkonsumenternas beteende.*

Frågan om hur stora belopp som totalt är rimligt att ta ut av olika trafikantgrupper i form av fasta och rörliga avgifter för att finansiera bl. a. det allmännas utgifter för transportsystemet är enligt trafikpolitiska utredningen en politisk avvägningsfråga som bör avgöras fritt, dvs. utan några formella bindningar till exempelvis vissa budgetutgifter för det allmänna. I likhet med flertalet remissinstanser delar jag denna uppfattning. Storleken av de belopp som bör tas ut av olika trafikantgrupper är således inte enbart en trafikpolitisk

fråga. Hur stora belopp som sammanlagt kan vara lämpligt att ta ut av olika trafikantgrupper bör avgöras bl. a. med hänsyn till vilka alternativa finansieringsmöjligheter som står till buds. Riksdagens beslut att fr. o. m. budgetåret 1980/81 avskaffa bilismens s. k. specialbudget ser jag som ett uttryck för samma principiella inställning till frågan om betalningsskyldighetens storlek för olika trafikantkollektiv.

När det gäller frågan om hur trafikavgiftssystemet skall utformas för att – tillsammans med andra åtgärder – medverka till att påverka trafikanternas trafikbeteende och val av transportmedel kan olika mål ställas upp. Tänkbara mål för en sådan beteendepåverkan är enligt trafikpolitiska utredningen att åstadkomma ett effektivt utnyttjande av befintliga resurser inom transportsektorn och inom samhället i övrigt, att öka trafiksäkerheten, att begränsa trafikens miljöstörningar, att uppnå en bättre energihushållning och att bidra till att t. ex. regionalpolitiska och fördelningspolitiska mål uppnås. Samtliga angivna mål är, som olika remissinstanser framhåller, angelägna. En avvägning kan således behöva göras mellan olika mål. Vidare kan som jag tidigare har nämnt avvägningar behöva göras mellan trafikavgifter och andra trafikpolitiska medel, såsom investeringsåtgärder, lagstiftning, information, införande av normer m. m., för att uppnå de önskade målen.

För att ett effektivt utnyttjande av befintliga transportresurser skall åstadkommas förordar trafikpolitiska utredningen – i enlighet med den ekonomiska teorin för optimalt resursutnyttjande – att de rörliga trafikavgifterna så nära som möjligt skall motsvara de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Det innebär att varje enskild resa eller transport i princip skall belastas med avgifter som så nära som möjligt motsvarar de samhällsekonomiska kostnader som uppstår till följd av resan eller transporten. Utredningen förordar att trafikanternas kostnadsansvar gentemot samhället begränsas till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Det innebär att de ytterligare belopp som statsmakterna finner lämpligt att belasta transportkonsumenterna med, bl. a. för att finansiera statlig verksamhet inom trafiksektorn, i princip bör tas ut i form av avgifter som så lite som möjligt påverkar trafikens omfattning och fördelning. I enlighet med den här beskrivna principen för det allmännas avgiftssättning på trafikområdet föreslår utredningen dels att marginalkostnadsprissättning införs på vägtjänster samtidigt med en fri prövning av vilka avgifter och skatter som totalt skall tas ut av vägtrafiken, dels att SJ avlastas vissa fasta kostnader med ett i övrigt bibehållet kostnadsansvar. Utredningen framhåller också att förslagen enligt utredningens mening inte får någon konsekvens för förhållandena inom sjöfarten och luftfarten.

Jag anser i likhet med flertalet remissinstanser att en marginalkostnadsanpassad prissättning borde eftersträvas, förutsatt att ett effektivt utnyttjande av befintliga transportresurser är det enda eller helt dominerande målet för en beteendepåverkande avgiftspolitik. Som flera remissinstanser har påpekat måste dock även andra mål, såsom statsverkets behov av inkomster, beaktas

vid utformningen av trafikavgifterna.

Jag kommer i det följande att närmare behandla frågan om marginalkostnadsprissättning. Jag vill emellertid redan nu framhålla att kostnaderna för trafiksystemet måste betalas av någon och att det därför enligt min mening kan bli nödvändigt att kombinera avgifter och andra trafikpolitiska medel för att uppnå önskade trafikpolitiska och andra samhälleliga mål. Vidare vill jag förutskicka att svårigheterna att beräkna de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för enskilda resor eller transportuppdrag och i än högre grad svårigheterna att åstadkomma sådana avgiftssystem som medger ett avgiftsuttag som svarar mot marginalkostnaden väsentligt begränsar den praktiska betydelsen av en sådan prissättningsprincip.

3.3.2 Kostnadsansvaret

Den nuvarande avgiftsprincipen bidrar, som jag tidigare anfört, inte till att åstadkomma en samhällsekonomiskt riktig fördelning och utveckling av trafikarbetet och kan därtill utgöra ett hinder för att uppnå en från allmänna synpunkter lämplig utformning av skatte- och avgiftssystemet i samhället.

Jag förordar därför *att det nuvarande s. k. trafikgrensvisa kostnadsansvaret för vägtrafiken och järnvägstrafiken avskaffas.*

Enligt min mening bör omfattningen av de totala skatter och avgifter som olika trafikantgrupper skall betala liksom på de flesta andra samhällsområden bestämmas fritt på grundval av bl. a. allmänpolitiska bedömningar. I fråga om principerna för avgiftspolitiken på trafikområdet delar jag således trafikpolitiska utredningens uppfattning.

Praktiskt betydelsefulla frågor i sammanhanget är i vilken takt och i vilken omfattning avgifterna på trafikområdet bör förändras. Utredningen har inte närmare behandlat frågan om när de föreslagna förändringarna av vägtrafikanternas och järnvägstrafikanternas kostnadsansvar bör genomföras. I enlighet med direktiven har utredningen inte heller närmare övervägt avgiftspolitiken inom andra delar av trafiksektorn än landtrafiken. Utredningen har emellertid, som jag tidigare nämnt, bedömt att de föreslagna ändringarna av avgiftspolitiken för landtrafiken inte får några konsekvenser för sjö- och luftfarten. Flera remissinstanser, bland dem sjöfartsverket och luftfartsverket, har ifrågasatt riktigheten i denna bedömning.

När det gäller tillämpningen av den ändrade avgiftspolitik på trafikområdet som jag här föreslagit, anser jag att en utgångspunkt självklart måste vara att på sikt samma avgiftspolitik skall gälla inom hela trafiksektorn. I princip skall således samma avgiftspolitik tillämpas för det allmännas transporttjänster inom samtliga trafikgrenar. En annan utgångspunkt bör vara att försiktighet bör iakttas vid sådana förändringar av trafikavgifterna som kan förväntas ge negativa effekter för olika verksamheter och befolkningsgrupper. Därför bör drastiska höjningar av trafikavgifter enligt min mening undvikas och

möjlighet ges till en successiv anpassning till ändrade förutsättningar.

I fråga om järnvägstrafiken ger det tillgängliga materialet klart vid handen att samhällsekonomiska vinster kan uppnås om det nuvarande kostnadsansvaret ändras på sådant sätt att SJ avlastas vissa fasta kostnader och därigenom ges möjlighet att föra en mer marginalkostnadsanpassad prispolitik. Enligt min mening bör åtgärder i sådant syfte vidtas så snart som möjligt. Jag återkommer med förslag i det följande.

Även på vägtrafikens område bör enligt min mening en ändrad avgiftspolitik genomföras så snart som möjligt. När det gäller införande av en mer marginalkostnadsanpassad prissättning vill jag dock framhålla att betydande svårigheter föreligger att bl. a. beräkna marginalkostnaderna för vägtrafiken. Vidare utgör bilskatterna en viktig inkomstkälla för statsverket. Jag återkommer till detta i det följande. Allmänt gäller således att en övergång till den av mig här föreslagna avgiftspolitiken måste ske successivt med hänsyn till bl. a. behovet av att samla erfarenheter och få till stånd ett tillräckligt beslutsunderlag inom olika delar av trafiksektorn.

Nu tillgängligt material ger inte möjlighet att göra någon mera ingående bedömning av vilka nackdelar som den nuvarande avgiftspolitiken kan ha på sjöfartens och luftfartens område eller vilka effektivitetsvinster som där kan göras vid ett slopande av det nu gällande kostnadsansvaret. Vid en allmän bedömning synes dock nackdelarna med nuvarande avgiftssystem generellt sett vara mindre inom sjö- och luftfarten än inom järnvägstrafiken. Detta hänger bl. a. samman med de i viss mån speciella förutsättningar som gäller för betydande delar av sjö- och luftfarten. Sålunda finns exempel inom luftfarten på en marginalkostnadsanpassad prissättning. Jag vill också erinra om den omstrukturering av luftfartstaxan som gjordes år 1973. För sjöfartens del sker redan en avlastning genom att staten svarar för kostnaderna för isbrytning. Jag anser att resultatet av lufttransport- och sjöfartspolitiska utredningarna bör avvaktas innan frågan om ändring av det allmännas avgiftspolitik på sjöfarts- och luftfartsområdet prövas.

3.3.3 Avlastning av SJ:s fasta kostnader m. m.

Eftersom huvuddelen av kostnaderna för bannätet är fasta, dvs. inte direkt varierar med utnyttjandet, och dessutom en betydande del av trafiktjänstkostnaderna, i varje fall på kort sikt, är mer eller mindre fasta tvingas SJ vid nuvarande utformning av kostnadsansvaret att för sina transporttjänster ta ut priser som i genomsnitt överstiger såväl de samhällsekonomiska som de företagsekonomiska kortsiktiga marginalkostnaderna för enskilda transporter och resor på järnvägsnätet. Marginalkostnaderna för t. ex. persontransporter är, som trafikpolitiska utredningen har visat, sannolikt mycket låga på många tågförbindelser. Det gäller särskilt i jämförelse med vägtrafiken som har förhållandevis mycket högre samhällsekonomiska marginalkostnader.

Härtill kommer att priskänsligheten för järnvägsresor visat sig vara relativt

hög vid de försök som företagits med prisnedsättning i vissa relationer under viss tid. Därför bör, som jag tidigare har berört, samhällsekonomiska vinster kunna uppnås och järnvägssystemet kunna utnyttjas mera effektivt om SJ avlastas åtminstone en del av de fasta kostnaderna för bannätet. *SJ bör sålunda enligt min mening avlastas viss del av de fasta kostnaderna för bannätet för att möjliggöra en prissättning av järnvägens transporttjänster som bättre ansluter till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna.*

Kapitalkostnaderna för de anläggningar som hör till bannätet, dvs. avskrivningar och förräntningskrav, beräknas under budgetåret 1979/80 uppgå till 215 milj. kr., varav 65 milj. kr. utgör ränta på den del av statskapitalet som kan hänföras till dessa anläggningar. *Jag förordar att SJ avlastas ett belopp motsvarande dessa kostnader.* Därigenom möjliggörs taxesänkningar inom persontrafiken. Jag återkommer till detta i avsnitt 4.4.

I övrigt bör SJ inom de av samhället uppdragna ramarna även fortsättningsvis drivas efter företagsekonomiska principer på samma sätt som andra statliga och privata trafikföretag.

Jag övergår nu till att behandla utredningens förslag till marginalkostnadsbaserad prissättning på vägtjänster och de av utredningen redovisade beräkningarna av samhällsekonomiska marginalkostnader m. m. för vägtrafik.

3.3.4 Marginalkostnadsbaserad prissättning på vägtjänster

Trafikpolitiska utredningen förordar att de rörliga avgifterna för att utnyttja det allmänna vägnätet – i enlighet med den ekonomiska teorin för optimalt resursutnyttjande – bör grundas på *kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnader.* Därigenom vill man uppnå ett mera effektivt utnyttjande av den befintliga vägtransportapparaten och av samhällets resurser i övrigt. Utredningen avvisar därmed – i likhet med vägkostnadsutredningen – samtidigt 1953 års trafikutrednings och bilskatteutredningens uppfattning att de rörliga trafikavgifterna bör grundas på s. k. långsiktiga marginalkostnader, dvs. som innefattar viss andel av beräknade framtida investeringskostnader på vägnätet. Enligt utredningens mening bör alla kostnader för vägnätet och vägtrafiken som inte är direkt beroende av trafikbelastningen – liksom andra kostnader som statsmakterna anser bör betalas av vägtrafiken – så långt möjligt tas ut i form av fasta avgifter, som i liten utsträckning påverkar vägutnyttjandet.

Jag delar, i likhet med praktiskt taget alla remissinstanser, uppfattningen att en avgift för varje individuell resa eller transport som motsvarar den (kortsiktiga) samhällsekonomiska marginalkostnaden för resan eller transporten teoretiskt är den bästa lösningen för att uppnå ett effektivt utnyttjande av den vid varje tidpunkt existerande trafikapparaten. Samtidigt delar jag de invändningar som framförts av ett flertal remissinstanser om svårigheterna

att i praktiken åstadkomma en sådan varierad prissättning. Som jag tidigare nämnt måste i praktiken hänsyn även tas till andra mål och behov, t. ex. energisparmål och behov av statsinkomster.

Som också framhålls av trafikpolitiska utredningen varierar de samhällsekonomiska marginalkostnaderna kraftigt vid olika tidpunkter och mellan olika slag av vägar och gator. De rörliga avgifter som det allmänna kan kräva ut av trafikanterna – främst bensinskatt och kilometerskatt – måste däremot av praktiska skäl vara i stort sett enhetliga i tid och rum. För större tätortsområden kan dock särskilda avgifter på den rörliga trafiken tänkas som ett komplement till andra åtgärder. Jag återkommer till denna fråga i det följande. Härtill kommer att den samhällsekonomiska marginalkostnaden för enskilda resor och transporter ofta är svår att fastställa.

De beräkningar av "genomsnittliga" samhällsekonomiska marginalkostnader för några olika slag av vägtrafikfordon som trafikpolitiska utredningen redovisar i sitt slutbetänkande har av ett flertal remissinstanser ansetts vara allt för osäkra och ofullständiga för att utan vidare undersökningar kunna läggas till grund för uttag av rörliga trafikavgifter från vägtrafiken och för att några slutsatser skall kunna dras beträffande nivån på nuvarande drivmedels- och kilometerskatter. Jag delar denna uppfattning.

Den helt dominerande posten i de uppskattade samhällsekonomiska marginalkostnaderna för vägtrafiken utgörs enligt utredningens beräkning av trafikolyckskostnaderna. Denna post är mycket osäker. Bl. a. har som flera remissinstanser framhåller ingen hänsyn tagits till det s. k. humanvärdet, dvs. värdet av lidande och sorg, vid beräkning av den genomsnittliga olyckskostnaden per körd kilometer. Vidare varierar, som framhållits av bl. a. statens vägverk, olycksfrekvens och olyckstyp i verkligheten med hänsyn till bl. a. vägtyp. Även i övrigt kan omfattningen och fördelningen av olyckskostnaderna på olika fordonsslag, som framhålls av flera remissinstanser, ifrågasättas. Det gäller t. ex. de beräknade marginella olyckskostnaderna vid busstrafik. Enligt min mening måste ytterligare och mer inträngande analyser företas för att fastställa vilka marginella olyckskostnader man bör räkna med för olika fordonsslag.

Även beräkningarna av marginella trafikövervakningskostnader, trängselkostnader och i viss mån också vägunderhållskostnader för olika fordonstyper synes, som flera remissinstanser framhåller, allvarligt kunna ifrågasättas. En uppenbar brist, som många remissinstanser också pekat på, är att hänsyn inte tagits till miljöstörningarna i de samhällsekonomiska marginalkostnader som utredningen redovisat. Miljöstörningarna torde i tätortsområden och längs starkt trafikerade vägar kunna värderas till betydande belopp.

Som bl. a. riksrevisionsverket har pekat på kan, om man utgår från trafikpolitiska utredningens egna antaganden, visas att t. ex. den "genomsnittliga" marginella samhällsekonomiska kostnaden för personbilstrafik väsentligt kan överstiga det belopp om 10 öre per personbilskm som

utredningen har redovisat. Utredningen har också själv betonat osäkerheten i beräkningarna, även om det inte har kommit till uttryck i tabellsammanställningarna. Även för tunga lastfordon kan de genomsnittliga marginalkostnaderna med hänsyn till bl. a. miljöeffekterna och trängselkostnaderna i mer tättrafikerade områden beräknas vara högre än vad utredningen redovisat. Det finns därför goda skäl att förutsätta, att de rörliga avgifterna kan behöva höjas även för andra fordonskategorier än dem som trafikpolitiska utredningen har angett för att få täckning för vägtrafikens samhällsekonomiska kostnader.

När det gäller beskattningen av busstrafiken måste hänsyn tas till att det är angeläget att förutsättningarna för kollektivtrafiken förbättras. Jag delar således den uppfattning som flera remissinstanser givit uttryck för, nämligen att utformningen av vägtrafikbeskattningen även fortsättningsvis måste inbegripa hänsyn till behovet av kollektivtrafik.

Det framstår som rimligt att kilometerskatten på tunga lastbilar och släpvagnar skulle kunna höjas i begränsad omfattning utan risk för att en snedvriden konkurrenssituation uppstår, detta med hänsyn till de relativt höga avgifter för att täcka fasta bannätskostnader som f. n. i genomsnitt måste tas ut vid godstransporter på järnväg, som konkurrerar med den tunga lastbilstrafiken. Något hinder att, när så anses lämpligt, genomföra den sista etappen i omstruktureringen av vägtrafikbeskattningen för lastbilar och släpvagnar föreligger således inte enligt min mening.

Sammanfattningsvis anser jag att det material rörande samhällsekonomiska marginalkostnaderna för olika slag av fordon som utredningen har redovisat tyder på att nuvarande rörliga avgifter på olika fordon ligger i underkant.

När det gäller den föreslagna *regionala differentieringen* av bensinskatten och kilometerskatten för lätta motorfordon som utredningen har föreslagit delar jag de invändningar som en bred majoritet av remissinstanserna har framfört. För att en sådan differentiering skall kunna göras i praktiken måste, som utredningen framhåller, dels områden med avvikande skattesats göras relativt stora, dels avgiftsskillnaden göras relativt liten. Områdena skulle därigenom komma att innefatta stora tätortsområden med bl. a. relativt höga miljö- och trängselkostnader och med god tillgång till kollektiv trafik. I gränsområdena skulle det vidare uppstå en risk för en omfattande "bensinsmuggling" och behov av långtgående kontrollåtgärder m. m. om en regional differentiering av bensinskatten infördes. Dessutom är, vilket många remissinstanser framhåller, de marginella samhällsekonomiska kostnaderna för vägtrafiken sannolikt lägre i andra delar av landet än i de föreslagna områdena.

Eftersom de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för vägtrafiken i vissa större *tätorter* åtminstone tidvis uppenbarligen avsevärt överstiger nuvarande rörliga avgifter på biltrafiken i form av bensinskatt, energiskatt och kilometerskatt, har trafikpolitiska utredningen föreslagit att kommuner

genom lagändringar bör ges möjligheter att styra och begränsa tätortstrafiken genom särskilda avgifter på den rörliga trafiken och för parkering.

I likhet med många remissinstanser anser jag att sådana avgifter – som komplement till andra åtgärder – i vissa fall kan vara ett lämpligt medel att begränsa biltrafiken i tätorterna. Jag kommer med anledning härav att låta undersöka förutsättningarna för ett sådant system. Målet bör vara att i tätorterna skapa en god boendemiljö och en god trafikmiljö i vid bemärkelse för olika trafikantgrupper. Samtidigt vill jag emellertid framhålla, att jag inte från trafikpolitisk synpunkt ser något behov av en allmän *kommunal bilskatt*. Denna fråga har övervägts av trafikpolitiska utredningen men inte resulterat i något förslag från utredningens sida. Remissinstanserna har inte heller annat än i undantagsfall behandlat frågan.

Avslutningsvis vill jag beträffande avgiftspolitiken på vägtrafikområdet, liksom f. ö. även inom övriga delar av transportsektorn, framhålla att målet inte enbart eller till helt övervägande del kan vara att uppnå effektivaste möjliga utnyttjande av den för tillfället befintliga trafikapparaten. Hänsyn måste bl. a. tas till samhällets energipolitiska, näringspolitiska och regionalpolitiska mål. Vidare kan behov uppstå av bl. a. statsfinansiella skäl att utöver fasta avgifter, av typ accis och fordonsskatt, även ta ut vissa rörliga avgifter av trafiken. Min slutsats är att en övergång till en marginalkostnadsanpassad prissättning inom vägtrafiken kombinerad med ett fritt bestämt totalt uttag av skatter och avgifter inte kommer att leda till några drastiska förändringar för vägtrafiken.

4 Järnvägar och järnvägstrafik

4.1 Allmänt

Flertalet järnvägar i Sverige byggdes under 1800-talets senare hälft och 1900-talets början, dvs. innan bilismens och flygets utveckling kunde förutses. Järnvägsbyggandet användes tidigt även som ett näringspolitiskt instrument och blev en viktig förutsättning för industrialiseringen och för utnyttjande av råvarutillgångar.

Staten svarade i huvudsak för utbyggnaden av stambanenätet och huvudlinjerna medan enskilda företag ombesörjde utbyggnaden av det mer finmaskiga lokala och regionala nätet.

Fram t. o. m. första världskriget hade järnvägarna en ställning som i praktiken innebar monopol på landtransporter. Under mellankrigstiden kom vägtrafiken till följd av den tekniska utvecklingen att bli ett påtagligt alternativ till järnvägstransporterna. Järnvägarna fick konkurrensproblem både inom person- och godstrafiken. Den utvecklingen har blivit ännu mer påtaglig efter andra världskriget. Järnvägsdriften har måst anpassas till förändringarna i ett samhälle som alltmer påverkats av utvecklingen av andra trafikmedel.

Anpassningen av järnvägstrafiken till denna förändrade roll har varit en komplicerad och tidskrävande process. De lokala bindningarna var tidigare starka och kunde inte utan vidare brytas. Kraven på en förändrad inriktning mot de järnvägstrafikuppgifter som var väsentliga för framtiden krävde kraftfulla satsningar i form av komplettering, modernisering och effektivisering av stambanor och viktigare förbindelse- och grenlinjer kring stambanenätet.

För den enskilda järnvägsverksamheten, som alltifrån den första utbyggnadstiden hade haft betungande ekonomiska problem, blev den skärpta konkurrenssituationen synnerligen besvärande. Problemen flyttades senare över på staten genom 1939 års principbeslut om förstatligande av enskilda järnvägar. SJ, som företrädare för staten, fick därigenom under 1940- och 1950-talen successivt överta huvuddelen av de enskilda järnvägarna. Till övervägande del var trafiken på dessa banor svag.

SJ:s anpassnings- och omställningsproblem under efterkrigstiden har också haft samband med att järnvägstrafiken var belastad med vissa speciella förpliktelser förknippade med trafikutövningen, t. ex. skyldigheten att på hela nätet ombesörja all den trafik som söker sig till järnvägen (transportplikt) och skyldigheten att tillämpa långt gående likhet och offentlighet i prissättningen (taxeplikt). Sådana förpliktelser fanns inte i samma utsträckning hos andra trafikmedel och trafikföretag. Till viss del mjukades dessa förpliktelser upp vid genomförandet av 1963 års trafikpolitiska beslut. Transportplikt för gods gäller numera endast på sådana bandelar, för vilka särskild driftersättning utgår till SJ. SJ har sedan lång tid tillbaka frihet att genom särskilda avtal och rabatter tillämpa en mera flexibel och till konkurrenssituationen anpassad prissättning. Möjligheterna härvidlag har ytterligare förstärkts genom att SJ inte längre behöver hålla fraktavtal offentliga.

Den offentliga, av regeringen fastställda taxan bygger på gamla grundprinciper. Taxan har dock givetvis efter hand anpassats bl. a. efter förslag från 1948 års järnvägstaxekommitté (SOU 1956:54) och genom successiva förslag från SJ. Till grundprinciperna hör principen om enhetliga tariffer i tid och rum, kvantitetsprincipen, principen om avståndsdegressivitet och värdetarifferingsprincipen.

Genom 1963 års trafikpolitiska beslut fastlades principen att SJ skulle få särskild ersättning för underskott i driften på de trafiksvaga bandelarna så länge dessa trafikeras. Dessa bandelars intresse från samhällssynpunkt betonades därigenom.

Angelägenheten av en modernisering och effektivering av i första hand affärsbanenätet underströks genom kravet att SJ skulle driva verksamheten så att järnvägsdriften på affärsbanenätet ger skälig förräntning på det nedlagda kapitalet. Inom SJ hade sedan länge pågått rationaliseringsarbete för att kunna möta den successivt skärpta konkurrenssituationen. Detta arbete har intensifierats och breddats. Bl. a. sågs SJ:s organisation över och genomgripande förändringar genomfördes.

Kapaciteten hos linjer och bangårdar inom affärsbanenätet har steg för steg höjts. I kombination med utbyggnad av fjärrblockering och andra automatiska signalanordningar har därigenom även skapats förutsättningar för en höjning av tåghastigheterna och ökad trafiksäkerhet. Den rullande materielen har efter hand anpassats härtill liksom trafikstruktur, terminalarbete och tåg- och transportplaner. Res- och transporttider har kortats ned. Medeltransportlängden har ökat för vagnslastsändningar liksom medelreselängden. Industrispår och systemtransporter har kommit till. Det internationella järnvägssamarbetet har utvecklats dels inom internationella järnvägsunionen – där viktig internationell standardisering och samordning sker – dels bilateralt med grannländernas järnvägsförvaltningar. Även administration och depåtjänst har rationaliserats och koncentrerats. ADB-system för platsbiljettbokning, biljettförsäljning, godstransportövervakning m. m. har införts. Den samlade utvecklingen avspeglas också i sjunkande antal anställda och en kraftigt höjd produktivitet.

SJ har således gjort en långtgående och målinriktad anpassning till samhällsutvecklingen. Inom ramen för SJ:s kapacitet finns resurser för fortsatt utveckling av de trafikuppgifter som är lämpade för järnvägstrafik. Järnvägarna och järnvägstrafiken spelar och måste även i framtiden spela en grundläggande roll i trafiksystemet.

Denna roll måste emellertid utgå från de speciella förutsättningar som är förknippade med kostnadsstrukturen i järnvägstrafik. Denna kännetecknas av en hög andel fasta baskostnader, dvs. sådana kostnader som är nödvändiga för att över huvud taget kunna bedriva järnvägstrafik och som inte varierar påtagligt med trafikvolymen. Hit hör kapitalkostnader och underhållskostnader för bana, signalsystem, eldriftsanläggningar m. m. liksom kostnader för stationsbemanning. Järnvägens rörliga kostnader, dvs. kostnaderna för att köra ytterligare ett tåg eller för att koppla en extra vagn till ett tåg osv., är däremot små i förhållande till de fasta kostnaderna. Detta innebär att järnvägstrafik – i jämförelse med landsvägstrafik – är dyr för transporter av ringa omfattning.

Den trafikpolitiska utredningen redovisade i sitt första betänkande en undersökning av sambandet mellan trafikomfattningen på en bana och dess lönsamhet. Med lönsamhet avses här att intäkterna från trafiken på en bandel förmår att täcka de kostnader som direkt kan hänföras till bandelen och som faller bort om bandelen läggs ned (direkta kostnader). Utredningen fann att gränsen för lönsamhet normalt ligger vid en trafikomfattning kring 0,7 milj. trafikenheter per bankm och år i de fall banan används för såväl person- som godstrafik. Detta trafikintensitetstal kan överslagsmässigt sägas motsvara en trafik av ca 2 000 ton gods per lastningsdag och mellan 400 och 1 200 resande per dag.

De återgivna uppgifterna är baserade på företagsekonomiska beräkningar och måste naturligtvis kompletteras med andra bedömningar för att järnvägstrafikens samhällsekonomiska nytta skall kunna fastställas. Detta

förändrar dock inte det grundläggande faktum att järnvägen är dyr och ineffektiv där trafikströmmarna är små och spridda. Är strömmarna däremot stora och samlade är järnvägen konkurrenskraftig. Det är också inom dessa delar av transportmarknaden som järnvägen har sin största utvecklingspotential och där kapitalkrävande rationaliseringsåtgärder i form av automatisering och mekanisering kan tas till vara.

Trafikpolitiska utredningen har studerat SJ:s framtida marknadsmöjligheter såväl inom gods- som persontransportmarknaden.

När det gäller *godstrafiken* konstaterar utredningen att SJ bör ha goda möjligheter att ytterligare utveckla sina transporttjänster. Allmänt sett menar utredningen att en intensifiering av pågående strävanden att ytterligare effektivisera såväl tågdriften som terminalverksamheten har stor betydelse för att öka järnvägens attraktivitet som transportmedel. Med hänsyn till marknadens krav är det vidare angeläget att SJ i ökad utsträckning kan offerera dörr-till-dörr-transporter antingen genom industrispårsanslutning eller genom kombinerade transporter järnväg-lastbil.

Utredningen pekar vidare på att det inom näringslivet finns ett markerat intresse för en vidgad användning av enhetslastteknik och systemtransporter. När det rör sig om stora kontinuerliga godsmängder anser utredningen att järnvägen kan tillfredsställa högt ställda krav i fråga om systematisering av och kontinuitet i transporterna.

Av betydelse för att nya kunder skall börja använda järnvägen är enligt utredningen även att SJ i ökad utsträckning kan erbjuda sådana tjänster som s. k. klockade leveranser, samlastning av gods på järnväg och transporter av breda och speciellt tunga laster. Vidare kräver frågor om skydd mot skador och lastförskjutningar uppmärksamhet.

Inom ramen för marknadsföring av godstransporter tar utredningen särskilt upp frågan om kombinerade transporter, en fråga som utredningen menar är av väsentlig betydelse för järnvägens framtida utveckling. Utredningen förordar här att andra transportföretag ges i stort sett samma möjligheter som SJ att utnyttja järnvägen för transport av påhängsvagnar och växelflak i långväga transportrelationer.

Samtidigt som ett genomförande av detta principförslag skulle ge bl. a. lastbilsföretagen möjligheter att dra nytta av järnvägens styrka som billigt transportmedel i långväga, trafikstarka relationer skulle lönsam nytrafik efter hand kunna tillföras järnvägen. Principförslaget innebär sålunda en utjämning av konkurrensvillkoren för olika transportföretag. En sådan samverkan synes enligt utredningen vara en utväg för att man långsiktigt skall kunna få till stånd en från samhällssynpunkt önskvärd trafikfördelning mellan järnväg och landsväg.

När det gäller *persontransportmarknaden* konstaterar utredningen inledningsvis att den individuella trafikens snabba expansion lett till att underlaget för den kollektiva trafiken successivt minskat och att detta i vissa glest bebyggda områden har lett till nedläggning och uttunning av kollektiv

persontrafik.

Vad gäller affärs- och tjänsteresenärerna menar utredningen att det är genom kortare restider och förbättrad komfort och service i långt högre grad än genom sänkta biljettpriser som man kan öka järnvägens attraktivitet.

Trots konkurrensen från privatbil, buss och flyg och vissa kapacitetsproblem under större helger bedömer utredningen att SJ även inom kategorin privatresenärer har en inte oväsentlig potentiell marknad.

Jag kan i allt väsentligt ansluta mig till trafikpolitiska utredningens bedömningar när det gäller järnvägarnas och järnvägstrafikens möjligheter i det framtida transportsystemet. Inom godstrafikområdet gäller det för SJ att på ett effektivt sätt kunna möta efterfrågan bl. a. i fråga om transporternas kvalitet. Den ökade förädlingen av olika produkter skärper kraven på punktlighet och snabbhet, vilket måste tillgodoses med snabba godstågsförbindelser i viktiga relationer. För att järnvägen skall kunna utnyttjas där den har störst möjligheter att göra sig gällande är det av vikt att lastbärare, hanteringsutrustning och terminaler utformas så att godset snabbt och effektivt kan flyttas över mellan olika trafikmedel.

SJ bör också ha goda möjligheter att vidareutveckla sin marknad inom persontrafiken. Allmänt sett får utvecklingsmöjligheterna för persontrafiken på de viktigare linjerna anses som goda speciellt i fråga om resor på medellånga och långa avstånd. Detta torde leda till att det framtida persontrafiksystemet på järnväg kan komma att byggas upp kring ett antal knutpunkter, vilka är sammanbundna med snabba, täta och bekväma förbindelser. De lokala och regionala transporterna till och från knutpunkterna kan i många fall ombesörjas av bussanslutningar etc. I övrigt bör SJ i ökad utsträckning utveckla sin persontransportmarknad med hjälp av bättre service och sådana rabattformer som innebär att kapaciteten blir bättre utnyttjad.

För att järnvägstrafikens möjligheter skall kunna tas till vara krävs en satsning på de områden där järnvägstrafiken har tekniska, ekonomiska och organisatoriska förutsättningar att göra sig gällande på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Det gäller att statsmakterna ger SJ sådana arbetsförutsättningar att SJ inom ramen för ett företagsekonomiskt handlande kan leva upp till denna roll.

En sådan satsning måste från statsmakternas sida omfatta en rad olika åtgärder. Det gäller bl. a. frågan om hur järnvägens kostnadsansvar skall utformas. Vidare gäller det åtgärder som berör SJ:s marknadsföring och taxor samt investerings- och avskrivningsfrågor. Jag återkommer till dessa spörsmål. Dessförinnan vill jag uppehålla mig vid den viktiga frågan om det framtida järnvägsnätets utformning och vid frågor som berör den principiella behandlingen av trafiksvaga bandelar.

4.2 Det framtida järnvägsnätet

Den allmänna inriktningen av trafikpolitiken som jag har föreslagit i det föregående utgår från att trafikförsörjningen skall tillgodoses på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. I detta ligger bl. a. en viljeinriktning att hushålla med samhällets resurser. Jag har också redovisat bedömningar som mynnar ut i att järnvägen och järnvägstrafiken när det gäller stora och vitala delar av transportmarknaden utgör eller har möjlighet att utgöra ett samhällsekonomiskt effektivt transportalternativ. I anslutning härtill har jag förklarat att jag är beredd att med olika åtgärder medverka till att järnvägstrafiken ges en sådan roll.

En mycket central fråga i samband med en diskussion om sådana åtgärder är frågan om det framtida järnvägsnätets utformning. Frågan är viktig därför att en satsning på järnvägstrafik kräver omfattande investeringar i såväl bana som rullande materiel. Det är då av stor betydelse för såväl SJ:s som för näringslivets, kommunernas och andra intressenters planering att det från samhällets sida så långt möjligt görs klart vilken omfattning och karaktär trafiktjänsterna på olika bandelar i järnvägsnätet kommer att få under överskådlig tid. Behovet av ett klarläggande besked är särskilt påtagligt när det gäller de trafiksvaga bandelarna.

Jag vill inledningsvis beröra vissa frågor om hur de *trafiksvaga järnvägslinjerna* hittills behandlats.

Frågor om de trafiksvaga järnvägslinjerna har diskuterats under lång tid. De har sin grund i en expansiv järnvägsbyggnadsperiod kring sekelskiftet, då framför allt en rad enskilda järnvägsföretag investerade i järnvägsanläggningar som sedan kom att bli överdimensionerade i förhållande till trafikefterfrågan. Problemet fick verklig aktualitet under 1930-talet genom den trafikminskning som följde av den ekonomiska depressionen och den tilltagande konkurrensen från vägtrafiken.

Frågorna diskuterades bl. a. av järnvägsförstatligandekommissionen (SJ publ. 1936:1) och 1936 års järnvägskommitté (SOU 1938:28). De lösningar som då övervägdes var dels ett allmänt järnvägsförstatligande med hänsyn till enskilda banors omfattning och låga trafikintensitet, dels behovet av viss teknisk upprustning av järnvägarna och dels nedläggning av trafiksvaga järnvägslinjer. Principbeslut om ett allmänt järnvägsförstatligande fattades år 1939. Under 1940-talets krigs- och efterkrigsår, då järnvägsförstatligandet pågick, hade järnvägarna på grund av den höga trafikvolymen inga större ekonomiska svårigheter. År 1950 hade ca 10 000 km enskilda järnvägar förstatligats. Detta medförde att de trafiksvaga – i regel olönsamma – bandelarnas relativa andel i det totala SJ-nätet ökade väsentligt.

Fram till år 1955 hade i Sverige byggts ca 17 400 km järnväg, varav ca 12 000 km hade kommit till genom enskilda initiativ, medan ca 5 400 km hade byggts av staten. Som ett led i järnvägarnas strukturanpassning hade t. o. m. år 1955, helt eller delvis, omkring 1 300 km järnvägar lagts ned. Nedlägg-

ningar, som i liten skala hade börjat redan under 1870-talet, skedde under tidigare år främst i samband med tillkomsten av andra järnvägar som ersatte de nedlagda. Efter år 1930 har nedläggningar dock skett i samband med trafikens överflyttning till landsväg.

Nedläggningsfrågor har behandlats i samband med andra problem av flera statliga kommittéer, bl. a. 1944 års trafikutredning (SOU 1947:85), 1948 års järnvägstaxekommitté (SOU 1956:54), 1953 års trafikutredning (SOU 1961:23) och 1958 års besparingsutredning (SOU 1959:28). En nedläggning av trafiksvaga linjer ansågs av alla nämnda utredningar vara nödvändig. Härefter har inom ramen för den regionala trafikplaneringen utförts samhällsekonomiska kalkyler avseende alternativa transportlösningar. Trafikpolitiska utredningen har i betänkandet (SOU 1975:66) Trafikpolitik – behov och möjligheter lagt fram förslag om vissa förändringar när det gäller att beräkna driftersättningen och handläggningsordningen i samband med nedläggning.

1953 års trafikutredning ansåg att inte enbart SJ:s affärsintresse skulle vara avgörande vid bedömning av en nedläggning. Hänsyn måste också tas till samhälleliga synpunkter. Enligt trafikutredningens önskan upprättades inom SJ en förteckning över trafiksvaga linjer uppdelade dels på sådana linjer, vilka av samhälleliga skäl borde bibehållas t. v. (linjegrupp A), dels på sådana linjer beträffande vilka frågan om eventuell nedläggning snarast möjligt borde utredas och prövas (linjegrupp B). Linjegrupp A omfattade 3 340 km och grupp B 3 250 km.

Departementschefen förordade i prop. 1963:191 att SJ fr. o. m. budgetåret 1964/65 skulle beviljas full ersättning för underskott på trafiksvaga järnvägslinjer.

Den förordade ersättningen var enligt departementschefen inte att betrakta som en subvention utan som en ersättning för transporttjänster som erfordras av olika samhälleliga skäl. Avsikten var att trafikeringsplikten på det trafiksvaga järnvägsnätet så snabbt som möjligt skulle bringas ned genom energiskt fullföljande av nedläggningsprogrammet. Genom nedläggningar beräknades driftersättningen kunna minskas med 15 à 20 milj. kr. per år under de närmast följande åren.

Statsmakternas beslut blev att undersökningarna rörande möjligheterna att lägga ned driften helt eller delvis på trafiksvaga linjer borde fullföljas med kraft. Den faktiska utvecklingen vad gäller det trafiksvaga järnvägsnätet har ingalunda motsvarat de intentioner som angavs i riksdagsbeslutet. Visserligen kunde ett relativt stort antal nedläggningar genomföras under 1960-talet men å andra sidan har andra tidigare trafikstarka bandelar förts över till det trafiksvaga nätet. I 1963 års trafikpolitiska beslut förutsattes att driftersättningen skulle minska. I stället har den skjutit i höjden, vilket framgår av *tabell 4.1*, som visar det ersättningsberättigade bannätets utveckling och driftersättningens utveckling i såväl absoluta belopp som i relation till den totala omsättningen i SJ:s järnvägstrafik.

Tabell 4.1 Utvecklingen av det ersättningsberättigade järnvägsnätet (E-nät) och ersättningens storlek.

Budgetår	E-nät, km vid ingången av budgetåret	SJ:s inkomst av järnvägstrafik[a]	Driftersättning för trafiksvaga linjer	Driftersättning i % av järnvägsintäkterna
		milj. kr.		
1964/65	6 476	1 894	211	11,1
1965/66	6 126	1 986	206	10,4
1966/67	5 917	2 005	201	10,0
1967/68	5 621	2 048	190	9,3
1968/69	5 526	2 106	201	9,5
1969/70	5 452	2 300	211	9,2
1970/71	6 313	2 210	226	10,2
1971/72	6 165	2 380	291	12,2
1972/73	6 132	2 535	316	12,5
1973/74	6 555	2 950	375	12,7
1974/75	6 555	3 303	430	13,0
1975/76	6 555	3 684	540	14,7
1976/77	6 969	3 996	595	14,9
1977/78	6 851	4 226	645	15,3
1978/79	6 786		[b]716	

[a] Inkl. div. ersättningar men exkl. viss färjetrafik
[b] Varav 8,6 milj. kr. på tilläggsbudget I

Som framgår av tabellen har driftersättningen varit ganska konstant i relation till den totala omsättningen i järnvägstrafiken fram till 1970-talets början. Därefter har dock ersättningens relativa storlek ökat successivt.

Knapphet på investeringsmedel och ovisshet om de trafiksvaga banornas framtid har lett till att investeringar och underhåll i dessa har hållits på en jämförelsevis låg nivå, vilket i sin tur medfört att standarden på många av de ifrågavarande bandelarna numera är låg och i många fall inte kan anses svara mot kraven på tillfredsställande transportstandard. Driftersättningen är inte heller kopplad till bestämda krav på vare sig banstandard eller trafikstandard.

För att undvika ytterligare försämringar i trafikstandarden är det enligt min mening ytterligt angeläget att skapa klarare förutsättningar för berörda parter när det gäller järnvägsnätets framtida omfattning och funktion. Med hänsyn till den betydelse som många av de trafiksvaga banorna har för trafikförsörjningen i landet är det inte realistiskt att, såsom mer eller mindre uttalat förutsattes i 1963 års trafikpolitiska beslut, trafiken på dessa på sikt skall läggas ned. I stället bör förutsättningar för långsiktiga investeringar skapas så att järnvägstrafikens attraktivitet kan ökas.

När det gäller de allra mest trafiksvaga banorna kan det emellertid i många fall vara lämpligt med en överföring av trafiken till landsväg. En sådan trafikomläggning bör emellertid inte genomföras med mindre än att stor

enighet råder hos berörda parter och att garantier, inte minst ekonomiska, finns för en fullgod ersättningstrafik.

Jag tror att ökad klarhet i denna fråga kan vinnas om bearbetningen av problemet på ett tydligare sätt än vad som skedde i 1963 års trafikpolitiska beslut delas upp på persontrafik och godstrafik. Jag vill också med större tydlighet markera skillnaden mellan att å ena sidan från i första hand *ekonomiska* utgångspunkter dela in järnvägsnätet i ett affärsbanenät och ett ersättningsberättigat nät och att å andra sidan göra en *funktionell* indelning med hänsyn till bandelarnas roll i ett framtida järnvägsnät. Vid en funktionell indelning skulle en del innefatta både affärsbanor och sådana trafiksvaga banor som av samhällsekonomiska skäl bör trafikeras på längre sikt och en annan del omfatta enbart sådana trafiksvaga banor där samhällsekonomiska bedömningar ger vid handen att alternativa transportlösningar lämpligen bör övervägas.

Den ekonomiska indelningen har till främsta syfte att utgöra grund för beräkning av den statliga driftersättningens storlek. Jag återkommer senare till principerna för den indelningen (avsnitt 4.3).

Den funktionella indelningen fyller ett vidare syfte och bör enligt min uppfattning tjäna som medel att åstadkomma samhällsekonomisk effektivitet på transportmarknaden. Jag övergår nu till att diskutera hur en sådan indelning lämpligen bör utformas när det gäller *persontrafiken.*

Till den grupp av banor som inom överskådlig tid bör användas för persontrafik och således rustas upp till konkurrenskraftig standard bör hela det i sammanhanget aktuella affärsbanenätet föras.

När det sedan gäller att avgöra vilka av de trafiksvaga bandelarna som bör trafikeras med persontåg även i fortsättningen, bör en rad olika faktorer utvärderas och vägas samman. Det gäller bl. a. vilka interregionala, regionala och lokala trafikuppgifter som lämpligen kan tillgodoses på dessa linjer när man utgår från de krav som måste ställas på restider, tidtabellsanpassning, anslutningar till interregionala förbindelser m. m. Av grundläggande betydelse är naturligtvis också resandevolymens omfattning och inriktning och de krav som därav följer på bl. a. kapacitet och flexibilitet i fråga om trafikutbudet.

Vidare måste hänsyn tas till möjligheterna att passa in en framtida järnvägs- och/eller landsvägstrafik i ett rationellt utformat trafiksystem. Därav följer krav på bl. a. den tekniska utformningen av trafikanläggningar och vagnpark, underhålls- och reparationstjänst m. m. En konsekvens härav är att en enskild bandel oftast inte kan behandlas separat utan måste ses i ett större sammanhang.

Av väsentlig betydelse är givetvis också de samhällsekonomiska investerings- och driftkostnader för trafiken på kortare och längre sikt som olika trafiklösningar kan väntas medföra. Av betydelse för avvägningen är även de eventuella skillnader som föreligger mellan olika alternativ när det gäller trafiksäkerhet och miljö, tidsåtgång och bekvämlighet för resenärer men även regional- och näringspolitiska effekter. Av betydelse är vidare frågan hur

skilda kostnads- och nyttoeffekter vid alternativa trafiklösningar fördelar sig mellan olika trafikhuvudmän och grupper i samhället.

Det säger sig självt att en utvärdering och sammanvägning av de här nämnda faktorerna innebär åtskilliga problem och svårigheter, bl. a. beroende på den osäkerhet som alltid råder vid bedömningar av den framtida utvecklingen. Det gäller exempelvis utvecklingen av resmönster, trafikefterfrågan och driftkostnader för olika trafikmedel. Därtill kommer att värderingen – i ekonomiska eller i andra termer – av vissa konsekvenser, som bör ingå i en sådan samlad utvärdering, alltid inrymmer grundläggande värderingsproblem, för vilka ännu allmänt accepterade lösningar saknas. Det gäller t. ex. värderingen av tidsåtgång och bekvämlighet för trafikanter liksom värderingen av trafikolycksrisker och miljörisker av skilda slag.

Vissa effekter kan emellertid som regel både kvantifieras och värderas i ekonomiska termer med tillräcklig säkerhet för att kunna vägas samman i en s. k. samhällsekonomisk kalkyl. Tillsammans med bedömningar av övriga faktorer och omständigheter av betydelse kan en sådan kalkyl bilda underlag för ställningstaganden rörande den framtida trafikeringen av olika trafiksvaga bandelar. Länsstyrelserna har inom ramen för *den regionala trafikplaneringen* gjort sådana kalkyler för inalles 35 bandelar. Dessa kalkyler har tillsammans med andra bedömningar bildat underlag för länsstyrelsernas ställningstaganden i fråga om avvägningen mellan persontrafik på järnväg och landsväg.

På grundval av den granskning som utförts i kommunikationsdepartementet av de i anslutning till trafikplanerna redovisade kalkylerna och bedömningarna vill jag allmänt framhålla att länsstyrelserna har utfört ett förtjänstfullt arbete, när det gäller att få fram data för beräkningarna. Tillämpningen av den metod som används vid samhällekonomiska kalkyler synes dock i en del fall ha inneburit vissa problem. Det är naturligt med hänsyn till att sådana kalkyler endast i ett fåtal fall tidigare genomförts av länsstyrelserna. Det finns därför brister i kalkylerna. På grund härav kan vissa av länsstyrelsernas slutsatser diskuteras.

Ett generellt problem när det gäller de samhällsekonomiska bedömningarna av för- och nackdelar med en bibehållen persontrafik på det trafiksvaga nätet utgör utformningen av det landsvägsalternativ som kan ställas emot en fortsatt persontrafik på järnväg. Hänsyn måste, som jag tidigare nämnt, tas till vilka trafikuppgifter som skall tillgodoses och till att förbindelserna skall kunna ingå i ett rationellt trafiksystem, så att bl. a. olika samordningsmöjligheter kan tas till vara. I några fall synes dessa möjligheter inte i tillräcklig utsträckning ha tagits till vara i länsstyrelsernas material.

Ett annat allmänt problem utgör beräkningen av den framtida resandevolymen och dess variationer vid bibehållen persontrafik på järnväg resp. övergång till busstrafik. Länsstyrelserna i bl. a. Värmlands, Kopparbergs, Jämtlands och Västerbottens län har i sina beräkningar utgått från att en ersättning av persontrafiken på berörda banor med busstrafik kommer att

medföra att en betydande del av i första hand de interregionala resorna övergår till personbilsresor. Något belägg för ett sådant antagande redovisas emellertid inte.

Ett tredje generellt problem är frågan om vilken tidsperiod som jämförelsen mellan järnvägs- och landsvägsalternativet bör omfatta. Trafikplaneringsutredningen rekommenderade – med hänsyn till dels svårigheterna att bedöma bl. a. kostnads- och efterfrågeutvecklingen på längre sikt, dels en förväntad periodiskt återkommande översyn av trafikplanerna – att jämförelserna borde omfatta närmaste femårsperiod, varvid kalkylerna kunde förenklas till att avse ett normalår. Jag har inga invändningar mot att jämförelseperioden i kalkylerna för enkelhets skull i de flesta fall begränsats till högst fem år. Men jag vill understryka det önskvärda i att sådana kalkyler i framtiden såvitt möjligt täcker en längre period. I några kalkyler, exempelvis beräkningarna avseende bandelarna Nässjö-Nybro, Nässjö–Halmstad och Malung–Repbäcken, har försök gjorts till jämförelse över en längre period, varigenom bl. a. effekten av beräknad erforderlig framtida nyanskaffning av motorvagnar har belysts.

Behandlingen av på viss sikt erforderliga större investeringar i banor, vägar och t. ex. rullande järnvägsmateriel utgör ett särskilt problem, som hänger samman med valet av jämförelseperiod. Nära förbundet härmed är också beräkningen av de framtida drift- och underhållskostnaderna för bana och motorvagnar. Utfallet av kalkylerna kommer således i många fall att starkt påverkas av det sätt på vilket investeringar i vägar, bana och motorvagnar behandlas. Genom att landsvägsalternativet i vissa fall belastats med oproportionerligt stora väginvesteringar i förhållande till den aktuella trafiköverflyttningen medan de järnvägsinvesteringar som fordras för fortsatt järnvägsdrift har undervärderats, har kostnadsförhållandena mellan landsvägs- och järnvägstrafik inte alltid kommit att avspeglas på ett riktigt sätt i de redovisade kalkylerna.

Några länsstyrelser har med hänvisning till existerande motorvagnars ålder inte räknat med några kapitalkostnader för dessa och inte heller räknat med någon ökning av drift- och underhållskostnaderna för befintliga motorvagnar vid fortsatt drift. Detta kan enligt min mening endast vara rimligt för en mycket begränsad period, vilket också bekräftas av att nya dieselmotorvagnar beställts av SJ med leverans från våren 1979. I normalfallet bör man därför räkna med sedvanliga kapitalkostnader för materiel som förslits och föråldras.

Det kan i detta sammanhang nämnas att flera länsstyrelser, bl. a. länsstyrelsen i Värmlands län, inte har accepterat de av SJ uppgivna kostnaderna för bl. a. rullande materiel, utan har räknat med avsevärt lägre drift- och underhållskostnader med hänvisning bl. a. till en år 1974 företagen utredning om den s. k. Fryksdalsbanan. Enligt de uppgifter jag har inhämtat är det inte realistiskt att drift- och underhållskostnaderna för järnvägstrafiken skulle kunna skäras ned så radikalt som länsstyrelsen hävdat, i varje fall inte

utan mycket stora kapitalinsatser, vilket i sin tur skulle medföra stora kostnader för samhället.

En fråga som hänger samman med såväl investerings- som drift- och underhållskostnaderna är vilka krav på bl. a. teknisk standard som man bör räkna med i ett rationellt utformat trafiksystem i framtiden. Det gäller exempelvis den fortsatta driften av befintliga smalspårsbanor. Det är enligt min mening tveksamt om det är ändamålsenligt att söka anskaffa ny rullande materiel till dessa banor, när den nuvarande vagnparken inom några få år definitivt faller för åldersstrecket. Liknande överväganden måste göras beträffande den ofta klena banöverbyggnaden. Valet kan därmed på sikt komma att stå mellan nedläggning eller breddning av banan. Företagna kostnadsberäkningar ger emellertid vid handen, att en breddning av smalspårsbanor för persontrafik inte är något realistiskt alternativ.

Det kan här nämnas att SJ har beräknat kostnaderna för upprustning, inkl. makadamisering av banvallen, av de trafiksvaga normalspåriga banorna. Beräkningarna avser en standard som medger trafik med 90 km/tim alt. 105 km/tim eller 120 km/tim för motorvagnståg samt 20 tons tillåten axellast och en hastighet av 70 km/tim för godståg. Kostnaderna för upprustning till 90 km/tim har beräknats uppgå till – beroende på utgångsläget – normalt 400–700 kr. per spårmeter i 1976 års priser. En höjning till 105 resp. 120 km/tim beräknas dra en kostnad av ytterligare ca 300 kr. resp. 400 kr. per spårmeter. Anmärkas bör att i kostnaden för höjning till 90 km/tim ingår även höjning av den tillåtna axellasten till 20 ton och möjlighet att framföra godståg med en största hastighet av 70 km/tim, där så inte är möjligt i dag.

En kostnadspost som inte har tagits med i många beräkningar är investerings- och driftkostnaderna för terminaler och hållplatser på landsväg. Det kan bero på att de ansetts försumbara. Som regel har kostnaderna för landsvägstrafiken härigenom kommit att underskattas något.

Däremot har i de flesta kalkyler tagits hänsyn till skillnader i bekvämlighet och tidsåtgång, variabler som tillhör de mer eller mindre svårvärderbara. Värdet av restiden synes dock i flertalet kalkyler ha satts högre än vad resultaten av de senaste undersökningarna på detta område ger vid handen. Som regel har i kalkylerna inte heller någon åtskillnad gjorts mellan gång- och väntetid å ena sidan och egentlig restid å den andra. I några kalkyler, t. ex. de beräkningar som gjorts beträffande bandelen Eslöv–Tomelilla, har dock dessa skillnader beaktats. Vägverkets principer torde kunna tjäna som vägledning i detta avseende.

I åtskilliga kalkyler har hänsyn tagits till förändringen i biljettpriser och bortfall av biljettintäkter för SJ vid övergång till landsvägstrafik, oaktat detta inte utgör någon samhällsekonomisk kostnad i strikt mening. Av betydelse vid en samhällsekonomisk bedömning av olika trafiklösningar är däremot eventuella välfärdsförluster och fördelningseffekter som härrör från skillnader i taxor etc. Detta har beaktats i bl. a. kalkylerna rörande bandelarna

Falköping–Landeryd och Gånghester–Ulricehamn.

Med hänsyn till att gemensamt huvudmannaskap för den regionala och lokala kollektiva vägtrafiken kommer att införas kan emellertid kvarstående skillnader i fråga om biljettpriser mellan järnvägs- och busstrafik i olika regioner antas försvinna på viss sikt. En sådan utjämning har exempelvis förutsatts i de beräkningar som gjorts beträffande bandelarna Gällivare–Arvidsjaur och Övertorneå–Karungi.

Flyttningskostnader för järnvägspersonal och samhällsbyggnadskostnader i orter som berörs av personalomflyttningar har tagits med i flera kalkyler. Problem därvid som i regel inte synes ha uppmärksammats tillräckligt utgör dels i vilken utsträckning det råder brist på bostäder, skolor etc. på de orter dit järnvägspersonal flyttas vid överföring av persontrafiken till landsväg, dels i vad mån en sådan flyttning ersätter annan överföring av järnvägspersonal och dels om lokalt rekryterad personal som nyanställs för ersättningstrafik på landsväg i annat fall måste flytta från orten till områden med brist på bostäder, skolor, daghem etc. Vidare måste i en sådan kalkyl hänsyn tas till den eventuella välfärdsvinst för samhället som en flyttning kan innebära.

Vad beträffar behandlingen av trafiksäkerhetsfrågorna i kalkylerna synes i åtskilliga fall den rent statistiska olycksrisken vid landsvägstrafik ha överskattats. Anledningen förefaller vara en misstolkning av vissa uppgifter i trafikplaneringsutredningens promemoria och i de kalkyler som utförts i den s. k. modellplanen för Norrbottens län.

I vissa kalkyler har exempelvis beräkningarna grundats på antagandet att olycksfrekvensen per passagerarkm är dubbelt så hög vid busstrafik som vid järnvägstrafik. Något belägg för att så skulle vara fallet finns emellertid inte. Det bör dock betonas att tillgängliga uppgifter är behäftade med betydande osäkerhet. Även i fråga om den statistiska olycksfrekvensen vid personbilstrafik synes i flera fall en överskattning ha gjorts.

Något försök att kvantifiera de eventuella miljöeffekterna vid överflyttning av persontrafiken från järnväg till landsväg har i regel inte gjorts i kalkylerna. Detta hänger i de flesta fall samman med att effekterna, på grund av den ringa trafiken, har bedömts vara relativt marginella, vilket torde vara riktigt.

Vad slutligen beträffar övriga närings- och regionalpolitiska effekter som kan uppstå i en region till följd av en övergång från järnvägstrafik till busstrafik, har länsstyrelserna, förutom de som regel relativt begränsade direkta sysselsättningseffekterna, genomgående framhållit de indirekta negativa sysselsättningseffekter som kan uppstå genom att förutsättningarna för industrilokalisering m. m. försämras om järnvägstrafiken ersätts med busstrafik. Denna effekt betecknas i regel av länsstyrelserna som psykologiskt betingad. En nedläggning av persontrafiken på en bana skulle således förebåda en nedläggning även av godstrafiken och därmed försämra möjligheterna att dra till sig och behålla industriella anläggningar i berörda orter. Jag vill med anledning härav kraftigt understryka att en eventuell nedläggning av persontrafiken på en bandel ej behöver negativt påverka förutsättningarna för

bibehållande av godstrafiken.

Med utgångspunkt i dessa allmänna synpunkter har inom kommunikationsdepartementet utförts en översyn av länsstyrelsernas samhällsekonomiska kalkyler. I vissa fall har denna översyn föranlett förändringar av kalkylerna och de slutsatser som dragits av dem.

Den genomgång av det trafiksvaga bannätet som utförts inom ramen för den regionala trafikplaneringen visar att det finns avsevärda skillnader mellan olika bandelar vad gäller såväl trafikutbud och trafikfunktion som resandevolym och resandestruktur. Även möjligheterna att ordna en rationell ersättningstrafik på landsväg vid en eventuell nedläggning av persontrafiken kan variera, liksom möjligheterna att för interregionala resor utnyttja alternativa järnvägslinjer m. m. De samhällsekonomiska för- och nackdelarna av att flytta över den, företagsekonomiskt sett, olönsamma persontrafiken på olika trafiksvaga bandelar till landsväg varierar också avsevärt enligt såväl länsstyrelsernas beräkningar som de inom kommunikationsdepartementet företagna granskningarna av kalkylerna och av övrigt tillgängligt material. I vissa fall synes således fördelarna av en överflyttning av trafiken till landsväg klart överväga, medan det i andra fall synes väga mera jämnt eller nackdelarna väga över.

Med utgångspunkt i de här redovisade bedömningsgrunderna har jag nu funnit att en stor del av det trafiksvaga nätet av samhällsekonomiska skäl bör behållas. Detta innebär en förändrad syn i förhållande till 1963 års trafikpolitiska beslut enligt vilket dessa bandelar skulle kunna bli föremål för nedläggningsprövning. Jag föreslår sålunda att följande trafiksvaga bandelar sammanförs med affärsbanenätet till *ett riksnät på vilket persontrafik skall bibehållas* inom det tidsperspektiv som nu kan överblickas.

	Banlängd, km
Malmö–Ystad	58,0
Kristianstad–Gullberna (Karlskrona)	125,6
Växjö–Emmaboda–Karlskrona	113,3
Emmaboda–Nybro–Kalmar	56,9
Nässjö–Hultsfred–Oskarshamn	148,5
Linköping–Hultsfred	121,8
Nässjö–Värnamo–Halmstad	195,9
(Göteborg) Almedal–Borås–Alvesta	216,2
Uddevalla–Herrljunga	90,6
Herrljunga–Borås	42,7
Uddevalla–Olskroken (Göteborg)	86,6
Strömstad–Uddevalla	92,0
Södertälje–Eskilstuna	81,6
Charlottenberg–Kil	89,3
Ludvika–Tillberga	111,8

Mora–Borlänge	102,4
Långsele–Härnösand–Sundsvall	183,2
Mellansel–Örnsköldsvik	28,8
Storlien–Östersund	165,9
Storuman–Hoting–Östersund	312,4
Affärsbanenätet	5 177,7
Summa	7 601,2

Med affärsbanenätet förstås i sammanhanget den persontrafikerade delen av det bannät som jag föreslår i det följande (avsnitt 4.3).

De angivna linjerna avser sådana som ingår i eller utgör betydelsefulla länkar i interregionala eller internationella förbindelser. Det gäller också linjer som anknyter primärt centrum till stambanorna. Bandelarna har ett förhållandevis betydande antal resande och andelen interregionala resenärer är stor. Bland de uppräknade banorna finns också sådana där alternativa transportlösningar är mindre lämpliga på grund av trafikunderlag och trafikstruktur. Även regionalpolitiska skäl talar för att trafiken bibehålls på dessa banor. Det är med andra ord fråga om linjer som trots sin företagsekonomiska olönsamhet bör utgöra beståndsdelar i ett mera långsiktigt persontransportnät.

Jag ser ett särskilt värde i att man från samhällets sida gör klart vilka bandelar som bör föras till denna första grupp och som alltså även fortsättningsvis bör ingå i vårt järnvägsnät. Genom ett sådant klargörande skapas bl. a. bättre förutsättningar för berörda parter, i första hand SJ, att driva en rätt inriktad investeringspolitik samtidigt som det kan tjäna som ledning åt olika samhällsorgan och företag i deras planering.

Av det totala bannätet är f. n. en banlängd av ca 10 780 km upplåten för persontrafik. De bandelar jag nu föreslår skall ingå i riksnätet och på vilka persontrafiken på sikt skall bibehållas genom statens försorg utgör sålunda drygt 70 % av detta nät. På detta riksnät uträttas 98,5 % av det totala persontrafikarbetet vid SJ.

För att berörda trafiksvaga bandelar skall kunna fylla sin funktion i det framtida persontrafiksystemet krävs i många fall väsentliga upprustningar av banstandarden. En rimlig ambitionsnivå bör enligt min mening vara en basstandard som medger att personförande tåg kan framföras med en största tillåten hastighet av minst 90 km/tim (högre hastighetsgränser kan förekomma). Härigenom erhålls en med busstrafik likvärdig standard. Jag har för avsikt att föreslå regeringen att SJ ges i uppdrag att utarbeta ett särskilt investeringsprogram för upprustning av de linjer i den nämnda bandelsgruppen som inte har denna standard. Takten i genomförandet av detta program, som kan antas bli tämligen omfattande, måste naturligtvis anpassas till budgetutrymmet och till SJ:s investeringsbehov i övrigt. För att påskynda upprustningstakten och underlätta prioriteringar mellan olika bandelar kan

en etappindelning bli nödvändig. Inte desto mindre är ett sådant upprustningsprogram av största betydelse för järnvägens framtid. Förekomsten av ett sådant program gör det också möjligt att i betydligt högre grad än f. n. använda järnvägsupprustningar i sysselsättningsfrämjande syfte.

I några fall torde den högre standarden kunna nås genom intensifierade underhållsinsatser. Den högre standard som blir resultatet av en upprustning skall naturligtvis vidmakthållas. Även detta kan komma att ställa krav på ett intensivare banunderhåll. Jag återkommer till dessa frågor i det följande (avsnitt 4.5).

På vissa andra delar av det trafiksvaga bannätet *bör frågan om fortsatt persontrafik prövas.* Det gäller då närmast sådana banor som i allt väsentligt tillgodoser lokala eller regionala resbehov och på vilka trafikunderlaget är mycket litet.

De bandelar som jag anser bör föras till denna grupp är följande:

	Banlängd, km
Eslöv–Tomelilla	56,5
Nässjö–Nybro	137,6
Hultsfred–Växjö	116,1
Jönköping–Vaggeryd	34,9
Falköping–Landeryd	131,2
(Borås) Gånghester–Ulricehamn	37,6
Karlsborg–Skövde	43,6
Lysekil–Smedberg (Munkedal)	34,8
Bengtsfors–Mellerud	43,2
(Västervik) Jenny–Hultsfred	66,2
Strängnäs–Åkers Styckebruk	14,9
Uppsala–Enköping	42,3
Lesjöfors–Filipstad–Daglösen	44,0
Nykroppa–Kristinehamn	41,2
Arvika–Bengtsfors	115,1
Sveg–Mora	136,7
Ljusdal–Hudiksvall	61,3
Hoting–Forsmo	121,0
Strömsund–Ulriksfors	4,3
Arvidsjaur–Storuman	160,5
Gällivare–Arvidsjaur	273,6
Övertorneå–Karungi	46,6
Summa	1 763,2

Härutöver bör noteras att nedläggningsbeslut sedan flera år föreligger vad gäller persontrafiken på bandelen Älmhult–Sölvesborg, 71,8 km. Nedlägg-

ningen har ännu inte genomförts. Jag återkommer till denna bandel i det följande.

Bandelarna utgör drygt 16 % av den del av SJ:s totala bannät som trafikeras med persontrafik. På bandelarna uträttas endast ca 0,6 % av SJ:s totala persontrafikarbete.

De berörda bandelarna kan allmänt karaktäriseras på följande sätt. Resandefrekvensen kan beräknas bli låg även i framtiden med hänsyn till ett begränsat befolkningsunderlag i de områden som betjänas av aktuella bandelar. Trafikutvecklingen under senare år på berörda bandelar har med endast något enstaka undantag varit klart vikande. Medan persontrafiken på hela SJ ökat med 22 % under de senaste fyra åren, har den minskat med ca 20 % på de berörda trafiksvaga banorna under en motsvarande period. Medelbeläggningen per enkeltur varierar på dessa linjer mellan 3 och 30 resande. Endast sex av linjerna har en högre medelbeläggning än 20 resande, medan däremot elva av linjerna har en genomsnittlig beläggning som understiger 10 resande per enkeltur. På bandelen Arvidsjaur–Sorsele uppgår sålunda antalet resor per tur till knappt 5 i genomsnitt, vilket kan ställas i relation till särkostnaderna som kan beräknas till ca 1 100 kr. per tur. Ett flertal bandelar har lika orimliga förhållanden mellan kostnader och utnyttjande. Karaktäristiskt är också i många fall att resorna görs över korta avstånd. Dessa linjer kan således inte sägas utgöra några mera betydelsefulla länkar i det interregionala nätet.

Generellt gäller också för denna grupp av bandelar att ett renodlat landsvägsalternativ synes kunna ge en bättre trafikförsörjning till lägre samhällsekonomisk kostnad än ett järnvägsalternativ.

Betecknande för dessa bandelar är – som nyss antytts – den oproportionerliga relation som uppstått mellan kostnaderna, så som de återspeglas i beräkningen av driftersättningen, och intäkterna. På de berörda bandelarna utgör intäkterna sålunda endast 15 % av särkostnaderna, dvs. de kostnader som skulle falla bort omedelbart i samband med överflyttning av trafiken till landsväg. Även en ersättningstrafik på landsväg väntas gå med underskott. Den stora skillnaden mellan kostnader och intäkter kan dock reduceras i väsentlig grad.

Vidare gäller för det övervägande antalet av banorna i denna grupp att banstandarden försämrats på sådant sätt att största tillåtna hastigheten måst reduceras. Vid fortsatt järnvägsdrift krävs i första hand att banunderhållet intensifieras så att tidigare banstandard kan återvinnas. Om bandelarna skall trafikeras på längre sikt krävs därutöver omfattande investeringsåtgärder, t. ex. rälsbyten och kurvrätningar.

Det tillgängliga materialet visar att det finns goda förutsättningar att ordna en lämplig ersättningstrafik vid dessa bandelar. Det främsta skälet är det lilla antalet resande. I några fall ställs från regionalt håll krav på vägupprustningar i samband med en övergång från järnväg till landsväg. Detta får givetvis prövas om det skulle bli aktuellt med en överflyttning av trafiken. Det rör sig

emellertid genomgående om små trafikmängder, även ställda i relation till den existerande landsvägstrafiken.

Ett skäl som framförs mot en överflyttning av trafiken är att järnvägstransporter är mindre energikrävande än landsvägstransporter. Detta är riktigt när det gäller stora transportmängder. När det gäller trafiken på de svagaste bandelarna står valet mellan en dieseldriven motorvagn på räls och en dieseldriven landsvägsbuss. Tillgängliga undersökningar visar att vid ett lågt passagerarantal är motorvagnens oljeförbrukning på grund av den större totala vikten ca 50 % högre än motsvarande förbrukning för landsvägsbussen.

Mot bakgrund av vad nu har anförts har jag funnit att frågan om den fortsatta persontrafiken på dessa banor bör bli föremål för prövning. Med hänsyn till banornas funktion som lokala eller regionala förbindelseleder är det därvid av vikt att beakta de möjligheter som resp. länshuvudman har att ordna en godtagbar ersättningstrafik. Länshuvudmannen bör kompenseras med ett särskilt statsbidrag för sådan ersättningstrafik. Jag återkommer med förslag till hur ett bidragssystem bör utformas.

Den indelning av bannätet med avseende på den framtida persontrafiken som jag nu har gjort, grundas på ett omfattande material om de enskilda bandelarna. Jag har vid denna indelning fört en viss bandel till någon av de två grupperna endast i det fall bedömningsunderlaget varit entydigt.

För en återstående grupp av trafiksvaga bandelar är inte bedömningsunderlaget lika entydigt. I några fall har länsstyrelserna inte genomfört någon analys, vilket i vissa fall beror på att ifrågavarande bandelar tillförts det trafiksvaga bannätet efter den regionala trafikplaneringens slutförande.

Dessa bandelar kan f. n. inte hänföras till någon av de två grupperna och jag finner det därför motiverat att deras kategoritillhörighet fastställs först efter det att *ytterligare utredningar* utförts inom ramen för den fortsatta regionala trafikplaneringen. Jag kommer i detta syfte föreslå regeringen att kompletterande anvisningar till länsstyrelserna utarbetas i denna fråga. De bandelar som bör bli föremål för fortsatta överväganden är följande:

	Banlängd, km
Kävlinge–Arlöv (Malmö)	19,0
Landskrona–Kävlinge	20,4
Ystad–Tomelilla–Simrishamn	46,1
Borås–Varberg	84,3
Bjärka Säby–Västervik	95,9
Torsby–Kil	81,9
Gårdsjö–Håkantorp	121,1
Örebro–Svartå	49,0
Malung–Repbäcken (Borlänge)	122,9
Bredsjö–Daglösen	58,6
Daglösen–Kil	61,5

Brunflo–Sveg	169,7
Storuman–Hällnäs	167,2
Arvidsjaur–Jörn	75,6
Haparanda–Boden	169,9
Summa	1 343,1

Jag vill i detta sammanhang understryka vikten av att trafiken på bandelarna i denna grupp – i avvaktan på en prövning av den framtida trafikeringen – bibehålls på ungefär nuvarande nivå. För några bandelar som ingår i gruppen kan det vara av intresse att pröva möjligheterna att låta bandelarna ingå i den regionala huvudmannens taxesystem, vilket kan komma att ställa speciella krav på trafiken. Av stor betydelse för dessa banors framtid blir naturligtvis resandeutvecklingen på banorna. Länshuvudmännens intresse för fortsatt persontrafik på banorna kommer härvidlag att vara väsentligt. Det kan finnas skäl att pröva olika åtgärder i syfte att öka resebenägenheten på sådana banor.

Eftersom riksdagen år 1974 (TU 1974:8, rskr 1974:30) beslöt att frågan om *inlandsbanans* framtid skulle övervägas i anslutning till då pågående utredningsarbete inom trafikpolitiska utredningen och den regionala trafikplaneringen vill jag särskilt kommentera mina ställningstaganden till de olika delarna av inlandsbanan.

Inlandsbanan har inte någon större betydelse för den genomgående trafiken. Däremot har banan betydelse från totalförsvarssynpunkt. På grund av att banan uppvisar helt skilda trafikbilder på olika avsnitt vad gäller trafikvolym och trafikstruktur, kan inlandsbanan inte sägas utgöra någon funktionell enhet. Bl. a. detta förhållande måste beaktas när man tar ställning till frågan om vilka mer långsiktiga trafikformer som skall väljas för persontrafikförsörjningen i olika regioner utefter banan. Jag kan därför inte ansluta mig till den uppfattning som framförts av vissa länsstyrelser, nämligen att inlandsbanan i hela sin sträckning måste behandlas som en enhet vid utarbetande av alternativa trafiklösningar för persontrafiken.

Norra delen av inlandsbanan med tvärbanor kan med hänsyn till resandeomfattning och resandestruktur delas upp i följande avsnitt: Gällivare–Arvidsjaur, Arvidsjaur–Jörn, Arvidsjaur–Storuman, Storuman–Hällnäs, Storuman–Östersund, Strömsund–Ulriksfors och Hoting–Forsmo. Den södra delen kan delas upp i linjerna (Östersund)Brunflo–Sveg och Sveg–Mora.

Volymmässigt uppvisar de olika avsnitten stora skillnader. Genomsnittliga antalet resande per dag är för de olika avsnitten följande: Gällivare–Jokkmokk 35, Jokkmokk–Arvidsjaur 13, Arvidsjaur–Jörn 40, Arvidsjaur–Sorsele 9, Sorsele–Storuman 18, Storuman–Hällnäs 120 (varav flertalet på delsträckan Lycksele–Hällnäs), Storuman–Hoting 95, Hoting–Östersund 145, Strömsund–Ulriksfors 35, Hoting–Forsmo 30, Brunflo–Sveg 95 och Sveg–Mora 65.

Det bör noteras att de angivna resandetalen inte går att addera till varandra, eftersom vissa resor berör två eller flera bandelar.

Det interregionala resandet är störst på de norra delarna av inlandsbanan med tvärbanor. Detta gäller dock inte för bandelen Hoting–Forsmo, där de lokala resorna överväger. För kommunerna Sorsele, Storuman, Vilhelmina och Strömsund synes åtminstone med utgångspunkt i dagens järnvägstidtabell de bästa interregionala förbindelserna söderut erhållas via Östersund, där bl. a. sovvagnsförbindelser finns till och från såväl Stockholm som Göteborg och Malmö. För Arvidsjaurs, Lycksele och Jokkmokks vidkommande erhålls däremot anknytning till interregionala förbindelser naturligen via norra stambanan.

De södra delarna av inlandsbanan har inte och torde inte heller få betydelse för det genomgående resandet mellan landets norra delar och de södra och mellersta delarna. Sin största betydelse har de således som lokal och regional förbindelseled inom Jämtlands län och som matarlinje för Härjedalen till och från interregionala förbindelser i Mora och Östersund.

På delen Brunflo–Sveg dominerar således lokala resor, ungefär hälften av samtliga resor är av denna karaktär, medan däremot interregionala resor klart överväger på delen Sveg–Mora. Övervägande delen av resandevolymen förekommer på sträckorna Åsarne–Östersund resp. Orsa–Mora. Antalet resande kan beräknas uppgå till i genomsnitt 10 per enkeltur under en normalmånad. Under juli månad och vid veckosluten under vintersportsäsongen är beläggningen dock högre, speciellt på delen Sveg–Mora.

Den relativt låga resandefrekvensen till och från Sveg i riktning Mora torde ha sin förklaring i dels att Sveg och Orsa/Mora har ett begränsat inbördes kontaktbehov, dels att Sveg har bättre interregionala förbindelser med buss via Ljusdal än med tåg via Mora. Så är t. ex. restiden till Stockholm över Ljusdal ca en timma kortare än över Mora. Den speciellt under senare år ökade veckoslutstrafiken med buss direkt till/från Härjedalsfjällen torde ombesörja en inte obetydlig del av den långväga turisttrafiken.

I det föregående har jag hänfört bandelarna Gällivare–Arvidsjaur, Arvidsjaur–Storuman, Strömsund–Ulriksfors, Hoting–Forsmo och Sveg–Mora till den grupp av bandelar som bör bli föremål för nedläggningsprövning, medan jag bedömt att persontrafiken på bandelen Storuman–Östersund bör bli kvar. När det gäller persontrafiken på bandelarna Arvidsjaur–Jörn, Storuman–Hällnäs och Brunflo–Sveg krävs ytterligare utredningar inom ramen för den regionala trafikplaneringen innan man kan avgöra till vilken kategori dessa bandelar skall föras.

För bandelen Storuman–Östersund gäller som jag redan nämnt att denna bör rustas upp till en standard som medger att persontåg kan framföras med 90 km/tim. Det får ankomma på SJ att redovisa en plan för sådana investeringar. Som underlag för länsstyrelsernas utredningar om bandelarna Arvidsjaur–Jörn, Storuman–Hällnäs och Brunflo–Sveg är det lämpligt att SJ får lämna uppgifter om kostnaderna för motsvarande upprustning, eftersom

ett beslut att behålla persontrafiken på dessa bandelar skulle innebära att en sådan upprustning bör ske.

Jag övergår nu till att något beröra bl. a. vilka *villkor som bör förenas med nedläggning* av persontrafik.

Erfarenhetsmässigt möter förslag om nedläggning ofta motstånd från de lokala och regionala intressenterna. Bakgrunden till motståndet mot nedläggningar är inte enbart ekonomiskt betingat. Det hänger också samman med järnvägens tidigare betydelse för utvecklingen i berörda bygder. Motståndet har oftast sin grund i farhågor om att bygden får vidkännas en standardsänkning, får dyrare resor och att ersättningstrafiken antingen blir otillräcklig eller efter hand försvinner. Även om statsmakterna under årens lopp vinnlagt sig om att nedläggningar skall ske i former som garanterar hänsynstagande till dem som närmast berörs av en nedläggning har jag ändå stor förståelse för de ekonomiska realiteter som ofta utgör bakgrunden till de lokala och regionala reaktionerna. Det väsentliga är att uppnå en tillfredsställande transportförsörjning och då kan en lösning med landsvägstrafik i sådana fall bättre möta dagens behov. Det förhållandet att driftunderskottet i olönsam järnvägstrafik i sin helhet bestrids via statsbudgeten medan underskottet i olönsam busstrafik i de flesta fall endast till en del finansieras av staten innebär i realiteten en kostnadsövervältring från staten till kommunerna när olönsam persontrafik på järnväg överförs till landsväg. Även om driftunderskottet i olönsam järnvägstrafik som regel är vida större än underskotten i en ersättande busstrafik kan det med rådande system inte undvikas att statliga och kommunala intressen inte alltid sammanfaller. Några remissinstanser – bl. a. Landstingsförbundet – pekar på detta och framhåller det väsentliga i att kostnaderna för ersättningstrafiken kan bestridas på ett lämpligt sätt.

Jag har övervägt olika lösningar för att komma till rätta med detta problem. Jag har därvid varit inne på tanken att – såsom SJ antyder i sitt remissyttrande – komplettera länshuvudmännens ansvar för lokal och regional kollektivtrafik på landsväg med ett ansvar som även omfattar lokal och regional järnvägstrafik. En rad faktorer talar emellertid för att en sådan lösning skulle vara mindre lämplig för hela det berörda bannätet. Bl. a. måste SJ:s verksamhet ofta ses som en helhet från driftsynpunkt. Jag vill dock få till stånd en ordning som tillförsäkrar huvudmännen ett stort inflytande när frågor om trafikomläggning aktualiseras.

I det förslag som jag nu kommer till har jag strävat efter att eliminera den kostnadsövervältring från stat till kommun som i nuvarande system ofta kan beräknas bli följden om persontrafiken på en viss bandel överförs till landsväg. Mot denna bakgrund har jag funnit det motiverat att de som är ansvariga för den lokala och regionala persontrafiken, dvs. huvudmännen i de olika länen, erhåller ett särskilt statsbidrag för att underlätta en övergång från järnvägstrafik till landsvägstrafik. Ett sådant bidrag kan naturligtvis utformas på en rad olika sätt. En möjlighet är att staten framdeles svarar för underskottet i den ersättande landsvägstrafiken. Detta har jag emellertid vid

närmare övervägandena funnit vara en mindre lämplig modell i ett längre tidsperspektiv, där den ersättande trafiken snart blir integrerad i övrig trafik och där trafikomläggningar till följd av t. ex. ett ändrat efterfrågemönster kan uppstå.

Bidraget bör enligt min mening göras mera generellt och inte knytas till en viss relation. Härigenom kan huvudmannen disponera sina sammanlagda resurser inom trafiksektorn på det sätt som man i regionen finner mest lämpligt.

Jag har vidare funnit det både praktiskt och i övrigt lämpligt att bidragets storlek görs direkt avhängigt av driftersättningen i hittillsvarande järnvägstrafik. Driftersättningen beräknas som skillnaden mellan de kostnader som direkt eller indirekt belastar bandelen och de intäkter som faller på bandelen. I detta sammanhang rör det sig om de kostnader och intäkter som avser persontrafiken. En del av dessa kostnader faller omedelbart bort vid en nedläggning. Det gäller i första hand de direkta kostnaderna för persontågen, dvs. kostnaderna för lok- och konduktörspersonal, drivmedel, underhåll och kapitaltjänst för lok, motorvagnar och personvagnar m. m. Det gäller också kostnaderna för tågklarering och stationstjänst på mellanstationer och för det banunderhåll som krävs för att medge högre hastigheter än om bandelen trafikerats enbart av godståg. Dessa kostnader brukar betecknas som särkostnader och kan frigöras omedelbart vid en nedläggning. Övriga kostnader, de s. k. samkostnaderna, kan minskas först på något längre sikt. Det kan gälla bandelens andel av kostnaderna för den regionala och centrala förvaltningen och större delen av kostnaderna på grenstationerna mellan den aktuella bandelen och det övriga bannätet.

Jag förordar därför att berörda huvudmän över anslaget Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik erhåller ett årligt bidrag som svarar mot särkostnaderna för persontrafiken minskat med trafikintäkterna. Bidraget under det första året skall beräknas utifrån uppgifter i senast utförda separatredovisning. För att garantera bidragets värde skall detta därefter följa de procentuella förändringar som kan bli aktuella i fråga om den statliga vägmilsersättningen till huvudmannens trafik i övrigt.

Bidraget bör utgå under fem år fr. o. m. trafikomflyttningen och bör lämpligen handhas av en särskild myndighet – transportrådet – som enligt vad jag senare kommer att föreslå skall inrättas. Efter en femårsperiod, då den ersättande trafiken kan beräknas ha blivit helt integrerad i länshuvudmannens övriga trafikprogram, får det ankomma på transportrådet att pröva i vad mån det är skäligt att även fortsättningsvis ge bidrag utöver det bidrag som i övrigt utgår under anslaget.

Bidragsbeloppen bör utgöra saldot mellan den del av särkostnaderna som på basis av vissa driftstorheter m. m. beräknas falla på persontrafiken och de enligt separatredovisningen beräknade intäkterna. Överslagsmässiga beräkningar av de på så sätt beräknade bidragen för de bandelar som kommer att nedläggningsprövas visar att huvudmannen bör kunna räkna med ett bidrag

av mellan 1 och 3 milj. kr. per bandel och år. Inom denna ram blir bidraget beroende av i första hand linjelängd och trafikintensitet. De bidragsbelopp som blir aktuella vid en trafikomläggning får bestämmas med utgångspunkt i de särkostnads- och intäktsbelopp som gäller vid tillfället.

I de fall en omläggning berör fler än en länshuvudman får bidragsbeloppet fördelas mellan huvudmännen i förhållande till ifrågavarande järnvägstrafiks omfattning mätt i beräknat eller utfört transportarbete.

Det föreslagna bidraget torde i de flesta fall bli så väl tilltaget att det medger inte enbart en fullgod ersättningstrafik utan också förstärkningar av huvudmannens övriga trafiktjänster.

Jag vill i detta sammanhang också något beröra frågan om möjligheterna för länshuvudman eller kommun att av SJ köpa sådana trafiktjänster som går utanför vad som kan betraktas som gängse basstandard. Denna möjlighet bör finnas på hela det persontrafikerade bannätet så långt det är förenligt med kravet på en fungerande fjärrtrafik. Det kan vara fråga om köp av en ytterligare förbindelse, ändring av tidtabell, uppehåll vid viss station etc. I de fall en länshuvudmans trafik motiverar speciella investeringar bör kostnaderna för dessa till den del de hänför sig till denna trafik bestridas av huvudmannen, t. ex. på sätt som skett i Malmöområdet. Som basstandard på det trafiksvaga bannätet kan tre dubbelturer per dag i de flesta fall tjäna som rättesnöre. På sådana bandelar där trafikutbudet i den tidtabell som gäller under tidtabellsåret 1978/79 är lägre än tre dubbelturer bör dock detta lägre trafikutbud betraktas som basstandard.

När det gäller *handläggningsordningen i övrigt* har hittills gällt att initiativet till de grundläggande undersökningarna tas av SJ, att SJ-distriktet upprättar strikt företagsekonomiska kalkyler, att ärendet behandlas vidare inom SJ:s centralförvaltning och att kommunikationsdepartementet därefter utför ett relativt omfattande remiss- och beredningsförfarande.

Trafikpolitiska utredningen föreslår ett nytt förfarande vid handläggningen, baserat på det material beträffande de trafiksvagaste delarna av järnvägsnätet som länsstyrelserna arbetat fram inom ramen för den regionala trafikplaneringen och som grundas på ett samhällsekonomiskt synsätt. Sedan riksdagen beretts tillfälle att ta ställning till vilka bandelar som bör bli föremål för prövning vad gäller den framtida persontrafiken skulle den fortsatta handläggningen av nedläggningsärendena enligt utredningens förslag bli följande. En av kommunikationsdepartementet upprättad beredningspromemoria bildar utgångspunkt för prövningen, som bör handhas av en ny central trafikplaneringsmyndighet. Myndigheten skulle ha att komplettera det föreliggande utredningsmaterialet, att utarbeta förslag till ersättningstrafik och att låta olika centrala, regionala och lokala myndigheter remissvägen yttra sig över detta förslag. Ärendet skulle därefter överlämnas till regeringens prövning utifrån riksdagens allmänna riktlinjer.

Utredningens förslag till ny handläggningsordning har fått ett övervägande positivt mottagande av remissinstanserna. Detta gäller särskilt integreringen

med den regionala trafikplaneringen och förslaget att en ny central myndighet skulle få beredande och utredande uppgifter i sammanhanget. De flesta remissinstanserna hävdar att den föreslagna ordningen borde ge utrymme för en allsidigare belysning av nedläggningsfrågorna. Flera remissinstanser understryker värdet i att ett samhällsekonomiskt synsätt kommer in i nedläggningsfrågorna.

SJ anser det vara värdefullt att riksdagen eller regeringen kommer att ta ställning till vilka bandelar som kan bedömas vara kvar på sikt. I övrigt är SJ kritiskt bl. a. vad gäller den föreslagna myndighetens roll. SJ:s alternativ till utredningens förslag är en rådgivande trafikplaneringsnämnd knuten till kommunikationsdepartementet.

Jag delar den mening som framförts av det helt övervägande antalet remissinstanser att det är angeläget att frågorna om en överflyttning till landsväg av trafiken på de trafiksvaga bandelarna integreras i den övergripande planeringen på länsnivå. Härigenom ges länshuvudmännen stort inflytande när det gäller hithörande frågor och på ett helt annat sätt än tidigare öppnas möjligheter att anlägga ett samhällsekonomiskt synsätt på dessa frågor och åstadkomma den bästa möjliga trafiklösningen i regionerna.

De centrala frågorna i beredningsarbetet bör handhas av nuvarande bussbidragsnämnden, som enligt vad jag senare föreslår skall integreras i transportrådet. Härigenom uppnås, vilket några remissinstanser framhåller som värdefullt, att samma organ får hand om frågor om ersättningstrafikens ordnande och den ekonomiska ersättningen till sådan trafik. Beredningsarbetet såväl i departementet som i transportrådet kommer i hög grad att underlättas genom att det inom några år kommer att finnas en ansvarig huvudman för kollektivtrafiken i varje län. Huvudmannaskapet, som skall utövas genom interkommunal samverkan mellan kommuner och landstingskommuner, borgar för att de lokala och regionala synpunkterna inte bara blir företrädda utan också sammanvägda och presenterade på ett enhetligt sätt. Som tidigare nämnts bör i beredningsarbetet stor vikt fästas vid länshuvudmännens synpunkter.

Mot bakgrund av den indelning av bannätet som gjorts i det föregående behöver SJ i fortsättningen inte ta initiativ i nedläggningsärenden som berör persontrafiken. Det får i stället ankomma på länshuvudmännen att, i samband med den årliga statsbidragsansökan, i sin trafikplan redovisa hur ersättningstrafiken lämpligen kan ordnas vid de bandelar som skall nedläggningsprövas. Av redovisningen skall framgå de konsekvenser i fråga om restider, anslutningar och trafikekonomi etc. som kan förväntas bli följden om den alternativa trafiklösningen genomförs. Transportrådet bör därför få befogenhet att i sina anvisningar till berörda huvudmän föreskriva att alternativa trafiklösningar utarbetas. Transportrådet skall också inhämta berörd länsstyrelses yttrande över det lämpliga i att trafiken flyttas över. Härefter skall transportrådet överlämna materialet tillsammans med eget yttrande till kommunikationsdepartementet.

I kommunikationsdepartementets fortsatta beredning, som främst bör avse en sammanvägning av mera överordnade synpunkter, kommer remissförfarandet att spela en central roll. Yttrande över länshuvudmannens och transportrådets material och synpunkter bör sålunda lämnas av olika centrala organ såsom SJ, vägverket, överbefälhavaren, civilförsvarsstyrelsen, överstyrelsen för ekonomiskt försvar m .fl. Det ankommer sedan på regeringen att slutligt pröva nedläggningsfrågan i det enskilda fallet.

Med den av mig sålunda förutsatta ordningen kan en allsidig belysning av konsekvenserna av en nedläggning åstadkommas. Det är också det syfte trafikpolitiska utredningen har avsett att nå. Den nya handläggningsordningen torde i ännu högre grad än i utredningens förslag garantera att länshuvudmannens intressen blir tillgodosedda och att lokala och regionala synpunkter blir beaktade. Samtidigt kan man räkna med att beredningsarbetet leder till att medvetenheten om de problem som hänger samman med driften på det trafiksvaga bannätet ökar på alla nivåer.

Handläggningsordningen kan få anpassas i de fall nedläggningsprövningen redan påbörjats. Detta gäller i första hand de bandelar som innefattas i riksdagens senaste beslut (TU 1975/76:19, rskr 1975/76:209) om nedläggningsprövning, nämligen Övertorneå–Karungi, Gällivare–Arvidsjaur, Enköping–Uppsala, Falköping–Landeryd, Älmhult–Sölvesborg och Eslöv–Tomelilla. Bandelen Älmhult–Sölvesborg intar härvidlag en särställning. Den ingår inte bland de bandelar som jag nu föreslagit till nedläggningsprövning, eftersom nedläggningsbeslut redan föreligger och frågan om ersättningstrafikens ordnande f. n. bereds inom kommunikationsdepartementet på grundval av ett förslag från bussbidragsnämnden. Jag anser det emellertid rimligt att även den i detta fall berörda regionen får del av det föreslagna bidraget till ersättningstrafik.

I den hittills tillämpade handläggningsordningen har SJ haft en övergripande roll. SJ har sålunda tagit initiativ i nedläggningsärendena och drivit dessa ärenden, först på det regionala och lokala planet och därefter på central nivå. Den nya ordningen ger inte SJ samma roll i hanteringen. SJ bör emellertid vara oförhindrat att komma in med förslag till driftomläggningar, om väsentliga förändringar i trafikefterfrågan och trafikmönster ändrat förutsättningarna för fortsatt järnvägsdrift på ett avgörande sätt.

Jag vill avslutningsvis vad gäller omläggningar av persontrafiken beröra frågan om hur man bör förfara i det fall regeringen beslutar att en viss trafikomläggning inte bör komma till stånd. Förfarandet i sådana fall blir givetvis i första hand beroende av de skäl som motiverat regeringens beslut. Om orsaken skulle vara att länshuvudmannen tillmäter bandelen sådan betydelse för trafikförsörjningen att han motsätter sig en omläggning, bör nästa steg naturligen vara att överväga en lösning som jag tidigare varit inne på, nämligen att huvudmannen övertar ansvaret för järnvägstrafiken. Man får här tänka sig att ta ställning till det lämpliga förfarandet från fall till fall.

Mot bakgrund av de förslag jag lämnat i det föregående torde emellertid kunna förutses att antalet sådana fall blir relativt litet.

Den principiella syn som jag givit uttryck för när det gäller den framtida persontrafiken på järnväg kan i stort sett också tillämpas på *godstrafiken*. Lika uppenbara som järnvägens samhällsekonomiska fördelar är i trafikstarka relationer, är de nackdelar från resurssynpunkt som järnvägstrafiken har i relationer där godsunderlaget är svagt. Uppsamlings- och distributionstransporter kan i många fall ombesörjas på ett betydligt mindre resurskrävande sätt med vägfordon. Den framtida godstrafiken på järnväg bör således koncentreras till sådana trafikuppgifter och det nät där järnvägens stordriftsfördelar kan göra sig gällande. På det nät som även på sikt bör bibehållas, bör krav ställas upp på 20 tons axellast och en största tillåten hastighet av 70 km/tim.

F. n. saknas emellertid underlag för att jag på samma sätt som när det gäller persontrafiken skall kunna föreslå en indelning av järnvägsnätet för godstrafik. På lång sikt är det angeläget att få fram ett tillförlitligt underlag för sådana bedömningar. I avvaktan härpå bör åtgärder enligt det följande vidtas för att öka kunskapen om godstrafiken.

Godstrafiken på trafiksvaga bandelar har endast behandlats i begränsad utsträckning i de regionala trafikplanerna. Totalt sett har länsstyrelserna mer eller mindre ingående behandlat tio bandelar med en sammanlagd längd av ca 530 bankm. Fyra av dessa bandelar har full drift och har undersökts även vad gäller persontrafiken, medan de övriga är rena godsbanor. Genomarbetade samhällsekonomiska analyser föreligger i endast några få fall. Ett stort antal bandelar med mycket obetydlig godstrafik har alltså inte undersökts i samband med den regionala trafikplaneringen.

Två av de godsbanor som behandlats i de regionala trafikplanerna har lagts ned, nämligen Uppsala–Hallstavik och Fågelsta–Vadstena. Den förstnämnda bandelen kunde läggas ned i första hand på grund av att ett nytt spår öppnats för trafik mellan Hargshamn och Hallstavik. Nedläggningen av den sistnämnda banan får ses som en direkt följd av de initiativ som togs i den regionala trafikplanen för länet i fråga.

Jag kan emellertid konstatera att många av de ersättningsberättigade bandelarna har en synnerligen ringa godstrafik. I flera fall rör det sig om endast något eller några tiotal ton per trafikdag, i några fall har godstrafik över huvud taget inte förekommit under det senaste året. Vid ett 30-tal bandelar uppgick trafikmängden år 1977 till högst 12 500 nettotonkm per bankm, eller med andra ord 50 nettotonkm per bankm och dag. Med viss schablonisering kan man säga att godsmängden på dessa bandelar skulle kunna tas om hand av några lastbilar per dag. Betecknande för dessa bandelar är att trafiken minskat kraftigt under senare år. I de allra flesta fall torde det inte vara förenat med några praktiska svårigheter att flytta över trafiken till landsväg. I regel är det fråga om kortare banor och ett ganska ringa avstånd (oftast inte mer än några mil) till lämplig station vid det kvarvarande järnvägsnätet, där

omlastning skulle kunna ske mellan lastbil och järnvägsvagn och där lämplig utrustning finns för sådan verksamhet. Ofta utnyttjas bandelarna av endast ett fåtal vagnslasttrafikanter. I många fall krävs omfattande banunderhåll och investeringar i banan om bandelarna skall bibehållas på längre sikt. Det är enligt min bedömning angeläget att alternativa transportmöjligheter undersöks i sådana fall.

Av tillgängligt material kan man alltså få en viss uppfattning om i vilken utsträckning de trafiksvaga bandelarna utnyttjas för godstrafik. Nu är emellertid tillgängligt statistikmaterial delvis ofullständigt. I flera fall trafikeras normalt endast en del av hela bansträckningen, vilket gör att trafiken där är större än det beräknade medeltalet, medan resterande sträcka saknar godstrafik över huvud taget.

För en allsidig bedömning av godstrafiken på de trafiksvagaste bandelarna behövs det i första hand mer detaljerade uppgifter om trafikmängder. Vidare behövs tekniska uppgifter om bana och rullande materiel, uppgifter om tågrörelser, godsslag och trafikanter m. m. Dessutom fordras uppgifter om de företagsekonomiska konsekvenserna av en trafikomläggning. Vidare bör de investeringar och det banunderhåll som skulle krävas på sikt vid fortsatt järnvägsdrift redovisas. Jag har för avsikt att föreslå regeringen att ge SJ i uppdrag att ställa samman sådana uppgifter för de trafiksvagaste bandelarna vad gäller godstrafiken.

För behandlingen av godstrafikfrågan förutser jag fortsättningsvis följande handläggning. Det material som SJ levererar till kommunikationsdepartementet kan behöva kompletteras, t. ex. med hänsyn till en samtidig bedömning av den framtida persontrafiken på banan. Efter en sådan komplettering bör det tillgängliga materialet sändas ut till vederbörande länsstyrelse som bl. a. genom kommunernas hörande har att komplettera utredningen, i första hand vad gäller de regional- och lokaliseringspolitiska aspekterna. Kontakt kan därvid behöva tas med trafikanterna för att man skall få en bild av de problem som en trafikomläggning skulle medföra. Härefter bör det på kommunikationsdepartementet samlade utredningsmaterialet remitteras till totalförsvarsmyndigheterna, Näringslivets trafikdelegation m. fl. I den fortsatta beredningen inom departementet kommer samhällsekonomiska bedömningar att ingå. Jag vill allmänt förutskicka att jag kommer att ställa stora krav på de prognoser för den framtida trafikutvecklingen m. m. som kan presenteras i sammanhanget. Varje ärende kommer därefter att slutligt prövas av regeringen. Om någon annan än de undersökta bandelarna skulle drabbas av ett så stort trafikbortfall att frågan om alternativa transportmöjligheter enligt SJ:s bedömning bör prövas, förutsätter jag att SJ aktualiserar frågan i departementet.

Jag vill understryka att det förhållandet att frågan om fortsatt godstrafik på järnväg i vissa fall bör prövas ingalunda betyder att en trafikomläggning bör komma till stånd. Utfallet kan givetvis bli det motsatta, på grundval av det allsidiga material som kommer att läggas fram. I de fall en trafikomläggning

blir aktuell kan den också bli begränsad till bara en del av den berörda linjen, eftersom det i många fall kan visa sig lämpligt att bibehålla trafiken på en delsträcka. Vid prövningen bör självfallet alla sådana möjligheter övervägas. Prövningen av godstrafiken kan därmed komma att omfatta olika alternativa sträckningar och blir då delvis av en annan karaktär än på persontrafiksidan, där i regel trafiken på hela linjen undersöks i ett sammanhang. Möjligheten att låta godstrafiken fortgå på t. ex. av kommuner ägda industristamspår bör också undersökas. Sådana lösningar behöver inte innebära någon kostnadsövervältring till kommunerna eftersom dessa har möjlighet att ta ut avgifter från dem som nyttjar industristamspåret.

Jag vill i sammanhanget något diskutera de speciella problemen med godstrafiken på smalspårsbanorna. Att linjerna byggdes som smalspår berodde i första hand på att ekonomin inte tillät att banan byggdes normalspårig. I många fall var man vid planeringen nog realistisk att räkna med ett begränsat trafikunderlag. De flesta smalspårsbanorna har lagts ned. De som nu återstår trafikeras med s. k. överföringsvagnar, som gör det möjligt att transportera normalspåriga godsvagnar till och från platser vid smalspåret. Hanteringen av dessa överföringsvagnar kan inte betraktas som rationell och tidsenlig. Förr eller senare tvingas man att ta ställning till frågan om det är rimligt att trafiken fortgår på nuvarande sätt.

Flera av de smalspåriga banorna har behandlats i de regionala trafikplanerna. I några fall har förslag lämnats om breddning av en sådan bana. Det material som därvid presenterats har inte övertygat mig om att en sådan åtgärd kan vara samhällsekonomiskt motiverad. Det finns på dessa bandelar ingen anledning anta att en breddning kan vända den vikande trafikutveckling som kan iakttas ända från tiden närmast efter andra världskriget. Det förhållandet att en smalspårig bana breddas innebär givetvis inte att trafikunderlaget ökar. I de fall man förutsett en trafikökning genom en breddning synes man till stor del ha räknat med gods som redan i utgångsläget transporteras på järnväg till och från stationer vid närbelägna normalspåriga bandelar. Man har heller inte kunnat leda i bevis att en breddning i sig skulle kunna innebära en etablering av ny industri till området längs järnvägslinjen. För dessa banor ser jag endast två alternativ: antingen att nuvarande spår och trafik bibehålls så länge det är tekniskt och praktiskt möjligt eller att godstrafiken mer planmässigt flyttas över till landsväg.

Samtliga smalspårsbanor bör därför ingå i den grupp för vilken SJ får i uppdrag att ta fram basunderlaget för vidare behandling enligt den ordning jag har förutsatt. Jag vill emellertid inte utesluta att det i något fall – när det gäller de något trafikstarkare bandelarna – kan finnas skäl att närmare pröva breddningsfrågan parallellt med nedläggningsprövningen. I uppdraget till SJ skall anges för vilken eller vilka smalspårsbanor prövning av breddningen erfordras. Jag vill i sammanhanget redan nu förutskicka att stora krav vid denna prövning måste ställas på bedömningarna av de icke kvantifierbara effekterna, i första hand då de lokaliserings- och regionalpolitiska.

Även i fråga om godstrafiken kan handläggningsordningen få anpassas i de fall nedläggningsprövningen redan påbörjats. Detta gäller i första hand bandelarna Karlshamn–Ryd och Götene–Nossebro, där nedläggningsfrågan aktualiserats inom resp. region mot bakgrund av att järnvägen anses utgöra ett hinder från samhällsbyggnadssynpunkt och trafikunderlaget minskat väsentligt under senare år.

I samband med den regionala trafikplaneringen har frågan om de merkostnader som godstrafikanterna kan drabbas av vid en överflyttning av trafiken till landsväg aktualiserats. Länsstyrelsen i Kronobergs län anför sålunda att en nedläggning av godstrafiken på linjen Lenhovda–Sävsjöström medför vissa kostnadsfördyringar för berörda industriföretag samtidigt som det innebär en samhällsekonomisk besparing med ca 200 000 kr. per år. Med hänsyn till att linjen ingår i det ersättningsberättigade bannätet och att staten därmed åtagit sig visst kostnadsansvar för driften, bör enligt länsstyrelsens mening staten i någon form ta på sig företagens merkostnader för en ersättningstrafik vid en nedläggning. Länsstyrelsen menar sålunda att transporterna till och från berörda företag inte menligt försvåras om trafiken läggs om till landsväg under förutsättning att företagen, i vart fall under en övergångsperiod, erhåller ersättning för de transportkostnadsfördyringar som föranleds av en nedläggning av godstrafiken. Liknande synpunkter framförs av länsstyrelsen i Blekinge län vad gäller bandelen Karlshamn–Ryd.

Vid en nedläggning av godstrafiken på en viss sträcka får de trafikanter som i dag är spåranslutna en ny terminaltransport på landsväg, medan däremot andra som utnyttjar den aktuella banan redan i dag har en terminaltransport, som alltså behöver förlängas efter en nedläggning. Vid bedömningen av de här frågorna bör också beaktas att de stationer, till vilka omlastningen mellan järnväg och landsväg flyttas över, ofta är bättre utrustade vad gäller lastningsanordningar m. m. Vidare bör förändringarna i transportavstånd för den kvarvarande järnvägstransporten beaktas.

Totalt sett går det dock inte att komma ifrån att vissa företag kommer att drabbas av merkostnader i samband med en överflyttning av godstrafik till landsväg. Jag anser det angeläget att dessa transporter bibehålls på kvarvarande järnvägssträcka så långt det är möjligt och anser det befogat att staten under en övergångsperiod lämnar viss ersättning för eventuella merkostnader. Ersättningen skall tjäna syftet att ge trafikanten tid att anpassa sig till ett förändrat läge. Vid beräkningen av ersättningen bör man utgå från trafikantens verkliga merkostnader för biltransport och omlastning, varvid även eventuella förändringar i järnvägsfrakten beaktas. I fråga om företag som inte varit spåranslutet bör vidare beaktas de minskade hanteringskostnaderna på grund av trafikomläggningen. Ersättningen bör lämnas av SJ i form av ett *förslingsbidrag* vid fraktavtals slutande och utgå med 100 % av de sålunda beräknade merkostnaderna under första året efter en driftomläggning. Därefter bör förslingsbidraget trappas ned med lika stora belopp varje år, så att det helt bortfaller efter sammanlagt fem år. I första hand talar rent praktiska

skäl för att ersättningen efter hand bör trappas ned till noll men det är också så att företagets transporter till närbelägen järnvägsstation efter någon tid bör kunna integreras i övriga transporter på sådant sätt att man genom en rationell trafikuppläggning kan nedbringa kostnaderna.

Som villkor för att forslingsbidrag skall utgå bör följande gälla. Företaget i fråga skall under de tre åren närmast före trafikomläggningen ha haft en omsättning av storleksordningen 50 järnvägsvagnar per år. Företaget skall träffa sådant avtal med SJ om kombinerad bil-järnvägstransport att SJ svarar för hela transporten (eventuellt med hjälp av entreprenör för bilsträckan och omlastningen).

Trafikanten betalar SJ för frakten mellan berörda järnvägsstationer och forslingskostnaden minskad med forslingsbidraget. SJ lämnar i samband med anslagsframställningen varje år redovisning över de forslingsbidrag som lämnats och hemställer om ersättning härför över driftersättningsanslaget.

4.3 Principer för ersättning till SJ:s trafiksvaga bannät

Enligt 1963 års trafikpolitiska riktlinjer skall SJ beviljas full ersättning för underskott på trafiksvaga järnvägslinjer. Ersättningen baseras på en uppdelning av SJ:s bannät i ett affärsbanenät och ett ersättningsberättigat bannät. I det senare nätet ingår dock inte sådana underskottslinjer på vilka det från företagsmässiga synpunkter kan vara motiverat att fortsätta trafikeringen med beaktande av möjligheter till lönsam trafik eller med hänsyn till linjens betydelse som förbindelse- eller dubbleringsbana. Ersättningens storlek grundas på en vart tredje år förnyad bandelsundersökning (separatredovisning) i huvudsak enligt de riktlinjer som angetts av 1942 års järnvägskostnadsutredning. Eftersom redovisningen är förenad med beräkningsproblem av betydande svårighetsgrad, granskas den av särskilt tillkallade sakkunniga.

Härmed sammanhängande frågor har behandlats inom ramen för det trafikpolitiska utrednings- och utvecklingsarbetet mot bakgrund av de erfarenheter som vunnits i samband med granskningen av SJ:s separatredovisningar. Trafikpolitiska utredningen har sålunda haft att behandla frågor om avgränsningen mellan affärsbanenätet och det ersättningsberättigade bannätet samt principerna för bestämningen av driftersättningen. Utredningen har redovisat sina förslag i betänkandet (SOU 1975:66) Trafikpolitik – behov och möjligheter. Därutöver har de sakkunniga som granskat 1975 resp. 1978 års separatredovisningar gjort avgränsningar mellan de båda bannäten och i sina granskningsredogörelser (Ds K 1975:12 och K 1978:13) lämnat synpunkter på beräkningsprinciperna.

Jag kommer nu att behandla dessa för beräkningen av driftersättningen vitala frågor. Inledningsvis bör fastläggas att SJ även fortsättningsvis skall beviljas full ersättning för underskott på trafiksvaga järnvägslinjer. Ersättningen skall baseras på en uppdelning av SJ:s bannät i ett affärsbanenät och

ett ersättningsberättigat bannät. Jag vill understryka att denna uppdelning i första hand avser att utgöra en grund för beräkningen av ersättningen. Uppdelningen tjänar alltså i väsentliga delar ett annat syfte än den indelning av det framtida järnvägsnätet i olika grupper som jag föreslagit i avsnitt 4.2.

Trafikpolitiska utredningen ger uttryck för uppfattningen att syftet med den särskilda driftersättningen till SJ liksom hittills bör vara att ge täckning för underskottet på sådana trafiksvaga järnvägslinjer, som det inte finns företagsekonomiska skäl att trafikera, men på vilka driften t. v. bör bibehållas av samhälleliga skäl. Ersättningen skall göra det möjligt för SJ att tillämpa en taxa som enbart grundar sig på förhållandena vid affärsbanenätet. Nära nog samtliga remissinstanser instämmer. Även jag ansluter mig till denna utredningens grundläggande uppfattning.

Denna syn på driftersättningen är av central betydelse för SJ:s möjligheter att hävda sig i konkurrensen på transportmarknaden och att kunna utveckla de delar av verksamheten där järnvägens fördelar är störst. Det är enligt min mening också viktigt att driftersättningen ger utrymme för en godtagbar trafikstandard på det ersättningsberättigade bannätet. Samtidigt bör man dock hålla i minnet att beräkningen av ersättningen är förenad med väsentliga svårigheter och att ersättningbeloppet får betraktas som en approximation av det trafiksvaga bannätets belastning för SJ:s del. Driftersättningen är i dag inte kopplad till några standardkrav. Jag har emellertid i närmast föregående avsnitt formulerat vissa krav vad avser standarden vid de trafiksvaga banor som avses bli trafikerade på längre sikt, krav vilka kan komma att påverka ersättningens storlek i framtiden. Samtidigt är det emellertid av avgörande betydelse för den interna effektiviteten inom SJ att ersättningen också i fortsättningen ges med belopp som bestäms i förväg. Det är också från flera synpunkter nödvändigt att SJ även i fortsättningen får ett avgörande inflytande över den trafikstandard som kan erbjudas på det trafiksvaga bannätet såväl som på övriga banor. I detta sammanhang vill jag också betona betydelsen av att de årliga ersättningsbeloppen i så stor utsträckning som möjligt kan beräknas i förväg även för något längre perioder. Det finns därför skäl att eftersträva en fasthet i avgränsnings- och beräkningsmetodiken, vilket jag återkommer till i det följande.

Med den metodik som tillämpas vid beräkningen av driftersättningens storlek är *avgränsningen mellan affärsbanenätet och det ersättningsberättigade bannätet* av avgörande betydelse. Denna fråga aktualiseras vart tredje år i samband med de separatredovisningar som genomförs inom SJ och som granskas av särskilt tillkallade sakkunniga. Trafikpolitiska utredningen konstaterar att det är otillfredsställande att principer saknats för en bedömning av de kriterier som bör gälla i sammanhanget. Utredningen föreslår därför att avgränsningen skall gå till så att från affärsbanenätet avskiljs bandelar, för vilka intäkterna inte täcker särkostnaderna. Graden av särkostnadstäckning har omsatts i trafikintensitetstal, som i sin tur använts för att

genomföra den praktiska avgränsningen. De gränsvärden som utredningen föreslår får dock inte användas reservationslöst. Avgränsningen skall också bestämmas av den långsiktiga trafikutvecklingen jämte andra kompletterande kriterier. Det är vidare enligt utredningen angeläget att avgränsningen sker på sådant sätt att man – i förekommande fall med inslag av olönsamma bansträckningar – får ett funktionellt sammanhängande affärsbanenät, på vilket kan bedrivas en rationell järnvägsdrift. Utredningen har med dessa utgångspunkter skisserat en uppdelning av SJ:s bannät i ett affärsbanenät, omfattande totalt 5 711 bankm, och ett ersättningsberättigat bannät.

Utredningens förslag tillstyrks av det stora flertalet av de remissinstanser som uttalat sig i denna del. Flera remissinstanser instämmer i utredningens uppfattning att avgränsningen bör ske utifrån ett funktionellt synsätt. Utredningens förslag betecknas som ett betydande steg framåt. Invändningar i själva sakfrågan har i stort sett endast lämnats av SJ, som hävdar att det inte finns några bärande skäl att frångå nuvarande bandelsvisa bedömning. SJ menar också att man i större utsträckning än vad som skett borde beakta riksdagens uttalande år 1963 att man vid avgränsningen bör väga in den betydelse som trafikförsörjningen har för befolkningen och näringslivet i de berörda bygderna.

De sakkunniga som granskat 1978 års separatredovisning har pekat på att det allmänt sett dåliga utfallet av 1977 års trafik, som legat till grund för redovisningen, gör det svårt att applicera utredningens gränsvärden på detta års utfall. En förutsättning för att gränsvärdena skall bli meningsfulla är att affärsbanenätet totalt sett ger kostnadstäckning, vilket inte var fallet år 1977. De sakkunniga har lagt vikt vid funktionella trafiksamband mellan de i resp. bannät ingående bandelarna. Avsikten med driftersättningen kan inte vara att lämna bidrag till driften av banor som ingår som integrerade delar i affärsbanenätet och som därmed måste anses vara motiverade från funktionella eller företagsmässiga synpunkter.

För min del vill jag stryka under det angelägna i att – genom att på längre sikt lägga fast avgränsningen mellan affärsbanenätet och det ersättningsberättigade nätet – undanröja de diskussioner som nu återkommer vart tredje år i samband med separatredovisningarna om vad som skall anses tillhöra resp. bannät. Därmed skapas också en större kontinuitet, vilket som tidigare nämnts är av betydelse bl. a. för SJ:s planering. De trafikintensitetstal som utredningen föreslår synes vara ägnade att tjäna som kriterier för avgränsningen under förutsättning att affärsbanenätet inte lämnar underskott. Samtidigt är det dock viktigt att bandelarnas funktion i ett sammanhängande linjesystem beaktas, vilket framhållits från flera håll.

Jag vill särskilt peka på vissa principiella synpunkter i sammanhanget, vilka också berörts av utredningen. Med de föreslagna reglerna för avgränsningen kommer intäkterna vid många bandelar inom affärsbanenätet – liksom tidigare – att överstiga de totala kostnaderna på ifrågavarande bandelar, medan för andra bandelar intäkterna inte räcker till för att täcka

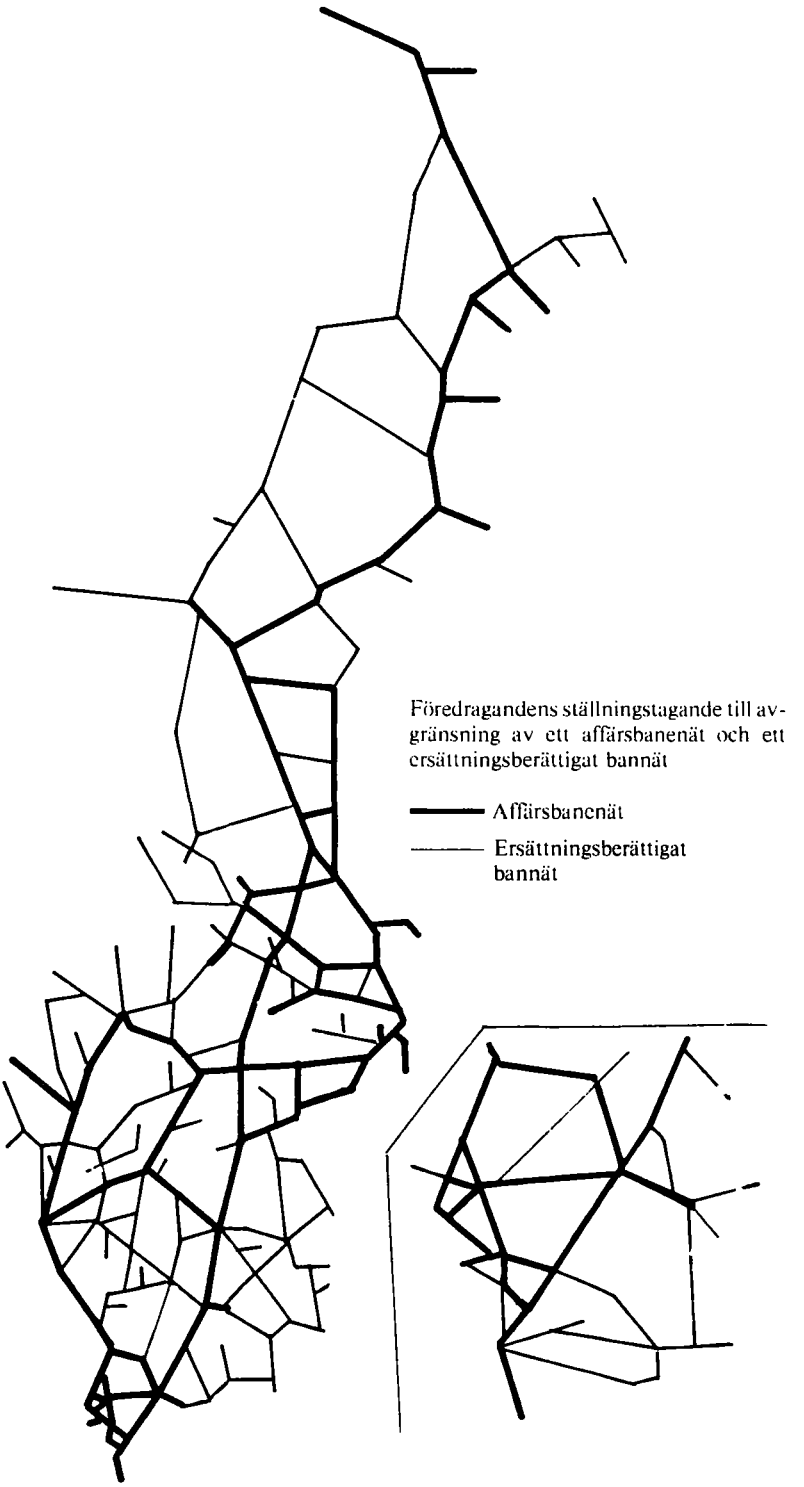
totalkostnaderna men väl de s. k. särkostnaderna, dvs. de kostnader som beräknas falla bort omedelbart vid en tänkt nedläggning av bandelarna i fråga. Denna princip ger alltså en viss resultatutjämning mellan olika bandelar inom affärsbanenätet, vilket i sin tur sammanhänger med principen om enhetliga taxor för hela bannätet. En sådan resultatutjämning kan inte anses stå i strid mot SJ:s ekonomiska målsättning. I sammanhanget vill jag understryka att man inte kan kräva lika stora täckningsbidrag inom varje sektor vid affärsbanenätet.

Den uppdelning av SJ:s bannät som utredningen skisserar i sitt betänkande gjordes mot bakgrund av uppgifter om trafikintensitet, särkostnadstäckning m. m. i 1972 års separatredovisning avseende 1971 års trafik. 1975 och 1978 års separatredovisningar, som baserats på trafiken år 1974 resp. 1977, ger väsentliga ändringar i dessa uppgifter för ett flertal bandelar. Dessa förändringar måste beaktas vid en avgränsning. Vidare bör hänsyn tas till de långsiktiga strukturförändringar som inträtt vad gäller trafikomfattning, tågplaner m. m. och de investeringar, t. ex. anordnande av fjärrblockering, som företagits på vissa bandelar sedan utredningens förslag presenterades. I några fall kan en avgränsning med sikte på naturligare övergångspunkter mellan de båda bannäten te sig angelägen. Man bör vidare enligt min mening inte göra större förändringar än nödvändigt i den uppdelning som vuxit fram genom de båda senaste separatredovisningarna. Även detta medför vissa avvikelser gentemot den av utredningen skisserade uppdelningen. Mitt ställningstagande i fråga om bannätets från dessa utgångspunkter motiverade avgränsning framgår av karta och bandelsförteckning här nedan. Sammanlagt förs därigenom ca 5 390 bankm till affärsbanenätet. Jämfört med utredningens förslag innebär detta en utökning av det ersättningsberättigade bannätet med ca 330 km.

Ett sålunda avgränsat affärsbanenät utgör knappt hälften (44 %) av SJ:s totala bannät men svarar för hela 92 % av det totala trafikarbetet. Dessa siffror visar vilken tyngd det föreslagna affärsbanenätet har och ger också en antydan om vilka möjligheter som finns att på ett sådant nät bygga upp och vidmakthålla en bärkraftig trafik.

Den nya avgränsningen bör tillämpas första gången i samband med nästa separatredovisning som kommer att avse 1980 års trafik (1981 års separatredovisning) och kommer därmed att slå igenom på driftersättningen fr. o. m. budgetåret 1982/83.

Sambandet mellan trafikintensitet och särkostnadstäckning får fortlöpande följas upp i samband med granskningarna av separatredovisningarna.


Föredragandens ställningstagande till avgränsning av ett affärsbanenät och ett ersättningsberättigat bannät
Affärsbanenät
Ersättningsberättigat bannät

Föredragandens ställningstagande till SJ:s affärsbanenät (exkl. godsbanor kortare än 10 km)

(g) = godsbana

Nr	Bandel	Km
111	Vassijaure–Kiruna	129,9
113	Kiruna–Gällivare	100,1
116	Råtsi–Svappavaara (g)	38,8
117	Gällivare–Boden	168,3
118	Boden–Luleå	35,6
121	Boden–Jörn	143,0
122	Jörn–Bastuträsk	33,1
123	Bastuträsk–Vännäs	111,3
124	Vännäs–Långsele	211,3
141	Älvsbyn–Piteå (g)	52,5
143	Bastuträsk–Skelleftehamn	64,0
145	Vännäs–Umeå	31,0
149	Umeå–Holmsund (g)	15,8
211	Långsele–Bräcke	130,8
212	Bräcke–Ånge	30,7
214	Ånge–Ljusdal	106,2
215	Ljusdal–Bollnäs	63,0
216	Bollnäs–Ockelbo	60,3
223	Östersund–Bräcke	71,0
224	Ånge–Sundsvall	93,2
234	Sundsvall–Hudiksvall	87,8
235	Hudiksvall–Söderhamn	61,7
236	Söderhamn–Gävle	83,5
242	Kilafors–Söderhamn (g)	32,9
243	Ockelbo–Gävle	37,9
439	Gimo–Hargshamn (g)	16,5
440	Hargshamn–Hallstavik (g)	15,9
441	Sala–Tillberga	27,8
442	Tillberga–Kungsängen	72,4
443	Kungsängen–Stockholm	25,2
444	Avesta–Sala	32,8
445	Sala–Uppsala	62,0
476	Älvsjö–Västerhaninge	23,2
477	Västerhaninge–Nynäshamn	32,3
511	Hallsberg–Laxå	30,0
512	Laxå–Skövde	83,8
513	Skövde–Falköping	30,5
521	Frövi–Hallsberg	50,1
523	Norrköping–Mjölby	78,8
525	Hallsberg–Motala	68,9
526	Motala–Mjölby	27,0
611	Falköping–Alingsås	68,7
612	Alingsås–Göteborg	45,0
625	Göteborg–Varberg	77,2
633	Mellerud–Göteborg	121,4
634	Kornsjö–Mellerud	64,3
635	Kil–Åmål	67,1
636	Åmål–Mellerud	41,4
711	Falköping–Jönköping	69,5
712	Jönköping–Nässjö	43,2
309	Ockelbo–Storvik	38,4
310	Storvik–Avesta	57,8
313	Avesta–Frövi	107,0
318	Falun–Borlänge	23,8
319	Borlänge–Ludvika	46,3
321	Gävle–Storvik	36,4
322	Storvik–Falun	53,8
324	Ludvika–Bredsjö	57,0
326	Kil–Kristinehamn	62,6
327	Kristinehamn–Laxå	60,4
333	Borlänge–Avesta	63,9
334	Grycksbo–Falun (g)	12,8
343	Köping–Tillberga	45,0
411	Stockholm–Södertälje	38,1
412	Järna–Katrineholm	85,9
413	Katrineholm–Hallsberg	65,5
414	Södertälje–Järna	11,9
415	Södertälje S–Södertälje C	1,9
421	Järna–Åby	108,5
422	Katrineholm–Åby	40,7
423	Åby–Norrköping	7,6
432	Uppsala–Märsta	29,1
433	Märsta–Stockholm	36,8
434	Gävle–Uppsala	114,3
438	Örbyhus–Gimo (g)	30,4
811	Mjölby–Nässjö	88,6
813	Nässjö–Alvesta	86,9
814	Alvesta–Älmhult	47,1
815	Älmhult–Hässleholm	51,0
821	Alvesta–Växjö	17,8
911	Hässleholm–Eslöv	49,4
912	Eslöv–Malmö	33,9
913	Malmö–Trelleborg	31,7
914	Ängelholm–Åstorp	14,1
915	Åstorp–Teckomatorp	34,8
916	Eslöv–Teckomatorp	14,8
917	Helsingborg–Teckomatorp	33,6
918	Teckomatorp–Kävlinge	9,3
921	Varberg–Halmstad	74,4
923	Ängelholm–Helsingborg	26,4
926	Kävlinge–Lund	11,3
928	Halmstad–Veinge	19,0
929	Veinge–Ängelholm	46,5
931	Veinge–Hässleholm	72,0
932	Hässleholm–Åstorp	53,1
933	Åstorp–Helsingborg	21,1
936	Billeberga–Landskrona	10,6
938	Åstorp–Kattarp	11,5
941	Hässleholm–Kristianstad	29,8
	Summa	5 393,3

Genom en avgränsning på angivet sätt bör man uppnå en stabilitet i affärsbanenätets omfattning och undvika att bandelar onödigtvis flyttas mellan de olika näten. Varaktiga förändringar i trafikomfattningen, t. ex. genom mer genomgripande driftomläggningar, kan emellertid motivera vissa omflyttningar. Utredningen föreslår att överföring från affärsbanenätet till det ersättningsberättigade bannätet skall kunna ske under förutsättning att SJ ger in framställning härom till regeringen. En sådan framställning bör enligt utredningen innefatta en nedläggningskalkyl och behandlas på samma sätt som ett nedläggningsärende. Jag biträder utredningens förslag vad gäller den särskilda framställningen till regeringen om sådan överföring. Frågan om i vilken utsträckning en sådan framställning skall åtföljas av en nedläggningskalkyl och behandlas som ett nedläggningsärende torde få avgöras från fall till fall. Jag vill i detta sammanhang peka på önskvärdheten av att sådana frågor aktualiseras endast i undantagsfall och att de i så fall behandlas i god tid före nästkommande separatredovisning.

Jag biträder utredningens förslag att överföring av bandelar från det ersättningsberättigade nätet till affärsbanenätet får aktualiseras i samband med separatredovisningarna. Detta kan bl. a. bli aktuellt för kortare godsbanor, som trots låg trafikintensitet kan ge kostnadstäckning, eller som följd av trafikavtal mellan SJ och länshuvudman. Jag vill dock stryka under att sådana omflyttningar endast bör göras i de fall man kan räkna med varaktiga förändringar i bandelens trafikarbete och ekonomi. Jag vill vidare erinra om att jag i förteckningen över bandelar i affärsbanenätet inte tagit med godsbanor kortare än 10 km.

Trafikpolitiska utredningen föreslår vad gäller *principerna för beräkning av driftersättningen* att beräkningen även i fortsättningen sker på basis av en vart tredje år av SJ utförd separatredovisning av det trafiksvaga bannätet. Redovisningen skall efter granskning läggas till grund för regeringens och riksdagens prövning av anslagsbehovet.

Kalkylsituationen i samband med separatredovisningarna karaktäriseras som en ekonomisk jämförelse mellan två olika järnvägsnät, nämligen dels hela det nuvarande nätet, dels ett tänkt nät omfattande enbart affärsbanenätet. I en sådan kalkylsituation bortfaller de kostnader och intäkter som är hänförliga till det trafiksvaga bannätet. En närmare redogörelse för beräkningsmetodiken lämnas i prop. 1978/79:100 bil. 9 (s. 152).

Utredningen har ingående studerat kostnads- och intäktsberäkningarna och gått igenom metoden för beräkning av det s. k. matarvärdet, dvs. värdet för affärsbanenätet av den trafik som faller bort vid nedläggning av det trafiksvaga bannätet. Den har vidare övervägt hur driftersättningen, som baseras på ett visst basår, bör räknas fram till ett kommande budgetår. Den verkställda genomgången har resulterat i en rad förslag till ändringar i beräkningsmetodiken och har i övrigt föranlett en rad synpunkter att beaktas vid den fortsatta tillämpningen av redovisningsförfarandet.

De förslag till ändringar i beräkningsmetodiken som utredningen för fram innebär följande. Kostnaderna för grenstationer helt inom det ersättningsbe-

rättigade bannätet bör i sin helhet föras till detta bannät. Kostnaderna för de stationer som är belägna på gränsen mellan affärsbanenätet och det ersättningsberättigade bannätet bör fördelas mellan de båda näten på grundval av driftstatistik och trafikekonomiska data genom närmare undersökningar. Förslaget innebär i denna del att kostnaderna för de stationer som ligger helt inom affärsbanenätet lämnas utanför redovisningen. Kostnaderna för resebyråverksamheten bör inte beaktas vid redovisningarna. Kostnaderna för centralförvaltningen kan antas vara proportionella mot antalet trafikenheter, som alltså bör användas som fördelningsgrund. Utredningen ifrågasätter huruvida man över huvud taget bör räkna med förändringar i matarvärdet vid framräkningen. Utredningen föreslår vidare att den bedrivna strukturrationaliseringen beaktas vid framräkningen, att kostnadsposter av engångskaraktär inte medtas, att en korrektionspost med 5 % påslag på övriga kostnader införs i kostnadsberäkningarna och att fördelningen av indirekta kostnader och matarvärde på enskilda bandelar slopas.

Trafikpolitiska utredningens förslag vad gäller beräkningen av driftersättningen har behandlats av endast ett begränsat antal remissinstanser. De flesta är positiva till utredningens förslag. Några remissinstanser tar upp frågan om noggrannheten i beräkningarna, varvid någon menar att osäkerheten i beräkningarna måste minskas och att detta bör studeras närmare. Andra hävdar att ett alltför detaljerat kalkylarbete är resurskrävande och föga meningsfullt. Synpunkter på själva beräkningsmetodiken lämnas i stort sett endast av SJ, som menar att utredningens olika förslag medför minskad driftersättning och att detta inte kan vara rimligt. Den föreslagna korrektionsposten på kostnadssidan uppfattas emellertid positivt av SJ.

De sakkunniga som granskat 1975 års separatredovisning delar i stort utredningens uppfattning att de nya principerna för beräkning av kostnaderna för grenstationer och den centrala administrationen skulle öka noggrannheten i beräkningarna. De sakkunniga föreslår att bedömningarna av intäkternas fördelning på olika bandelar kompletteras med resanderäkningar eller andra undersökningar. De sakkunniga har vidare ägnat särskild uppmärksamhet åt beräkningen av matarvärdet i vagnslasttrafik och föreslår att det liksom tidigare sätts till hälften av affärsbanenätets samtrafiköverskott. Metodiken i matarvärdesberäkningarna borde enligt de sakkunniga bli föremål för närmare undersökningar. Vidare anser de sakkunniga för sin del att det är principiellt felaktigt att låta framräkningen även omfatta matarvärdet.

SJ behöver enligt trafikpolitiska utredningen inte beakta eventuella konjunkturvariationer vid sin framräkning. De sakkunniga har däremot inget att erinra mot detta och vill med hjälp av tätare redovisning av vissa primärdata förbättra möjligheterna att säkrare bestämma driftersättningen för åren mellan separatredovisningarna.

SJ har inom ramen för 1978 års separatredovisning vidtagit vissa förändringar i beräkningsmetodiken i enlighet med trafikpolitiska utredningens

förslag. Kostnaderna för SJ:s resebyråer och vissa gemensamma inkomster och utgifter, bl. a. bidrag till dotterbolag, belastar sålunda inte längre det trafiksvaga bannätet. Beträffande kostnaderna för grenstationer konstaterar de sakkunniga som granskat redovisningen att det nu tillämpade systemet med procentuella tillägg har vissa nackdelar och att en omläggning i linje med trafikpolitiska utredningens förslag är angelägen. De sakkunniga konstaterar vidare att rationaliseringsmöjligheterna på det trafiksvaga bannätet är betydande och menar att effekten härav kan behöva beaktas vid framräkningen av ersättningsbeloppet, i varje fall mot slutet av den treårsperiod under vilken resultatet av en separatredovisning beaktas. De sakkunniga godtar inte någon framräkning av matarvärdet utan föreslår att basårets matarvärde bibehålls oförändrat under hela treårsperioden.

Jag vill för min del lägga fast att beräkningen av driftersättningens storlek liksom hittills bör ske på basis av en av SJ vart tredje år genomförd separatredovisning av ett ersättningsberättigat bannät som är avgränsat på sätt som framgår av mina tidigare ställningstaganden . Redovisningen bör liksom hittills granskas av särskilda sakkunniga, som vid varje granskningstillfälle tillkallas av regeringen. Resultatet av granskningen får ligga till grund för regeringens och riksdagens prövning av anslagsbeloppet.

De grundläggande beräkningsprinciperna för separatredovisningarna har fastlagts av 1942 års järnvägskostnadsutredning i betänkandet (SOU 1949:5) Principer och metoder för kostnadsberäkningar vid statens järnvägar (jämte bilagor i SOU 1949:14). Dessa principer skall i huvudsak gälla även fortsättningsvis. När det gäller de olika förslag till ändrad beräkningsmetodik som nu framlagts godtar jag utredningens förslag beträffande dels kostnader för resebyråverksamhet och kostnadsposter av engångskaraktär, dels korrektionspost om 5 % på kostnadssidan. Jag konstaterar att SJ i 1978 års separatredovisning vidtagit vissa förändringar i beräkningsmetodiken i enlighet med utredningens förslag. Vid granskningen av denna redovisning har vidare de sakkunniga fört in en mindre korrektionspost på kostnadssidan, vilket jag godtagit i behandlingen av anslaget inför budgetåret 1979/80. Jag delar trafikpolitiska utredningens uppfattning att nuvarande sättet för fördelning av kostnaderna för centralförvaltningen med ledning av antalet tågkm medför att ersättningsbeloppet överskattas. Det synes emellertid vara förenat med vissa arbetsmässiga problem att enligt utredningens förslag använda antalet trafikenheter som fördelningsgrund. Det förefaller då rationellare att schablonmässigt låta ett visst procenttal av centralförvaltningens kostnader belasta det ersättningsberättigade bannätet. Mot bakgrund av nuvarande trafikomfattning kan 10 % vara ett lämpligt procenttal.

Jag biträder den uppfattning som framförs av de sakkunniga som granskat 1975 års separatredovisning att matarvärdet bör sättas till hälften av affärsbanenätets samtrafiköverskott, vilket SJ också gjort i 1978 års separatredovisning. Jag ser i detta sammanhang inget speciellt värde i att – som de sakkunniga föreslagit – närmare undersöka matarvärdesberäkningarna. Om

den avgränsning genomförs som jag nu tagit ställning till, reduceras rent allmänt behovet av sådana särskilda undersökningar. Det finns sålunda ingen anledning att ytterligare söka förfina persontrafikintäkternas fördelning på olika bandelar med hänsyn till alternativ biljettgiltighet. Vid eventuell utökning av det ersättningsberättigade bannätet efter framställning från SJ, kan det dock finnas anledning att söka beräkna berörda bandelars matarvärde med större noggrannhet. Det bör vara av värde att närmare utreda konsekvenserna av trafikpolitiska utredningens förslag om ändrad beräkning av kostnaderna för grenstationer. Jag har för avsikt att föreslå regeringen att SJ ges i uppdrag att närmare studera denna fråga.

Jag har härmed kommit in på en fråga som några remissinstanser tagit upp, nämligen noggrannheten i beräkningarna vilken sammanhänger med behovet av rationalisering av beräkningsarbetet. Jag anser det angeläget att strävan efter en perfektionism i beräkningarna inte drivs för långt. En viss schablonisering i beräkningarna får accepteras i första hand mot bakgrund av att en felbedömning av driftersättningens belopp endast obetydligt kan påverka taxenivån vid SJ. Det är vidare önskvärt att arbetet med redovisningarna inte blir för betungande för SJ. Jag vill här erinra om att SJ bl. a. genom ökad användning av datateknik i beräkningsarbetet successivt kunnat rationalisera beräkningsarbetet, vilket minskat resursinsatserna vid separatredovisningarna högst väsentligt trots att det undersökta nätet utökats. Den avgränsning av affärsbanenätet som jag nu tagit ställning till, förenklar också redovisningsarbetet genom att SJ i kommande redovisningar inte behöver ta med en rad trafikstarkare bandelar som hör hemma i affärsbanenätet.

Vad gäller principerna för framräkning av ersättningsbeloppet från basåret till gällande budgetår ser jag inget hinder att SJ så långt det är möjligt tar hänsyn till väntade konjunkturvariationer. Jag vill dock understryka att det ställs ganska stora krav på de undersökningar som skall ligga till grund för beslut om korrigeringar av ersättningsbeloppet av denna orsak. Vidare kräver konsekvensen att sådana korrigeringar görs både när ett utpräglat högkonjunkturår ligger till grund för beräkningarna och när ett lågkonjunkturår är basår. När det gäller kraven på att förbättra möjligheterna att följa upp konjunkturvariationerna under åren mellan separatredovisningarna vill jag understryka vikten av att alla rimliga ansträngningar görs för att förbättra beslutsunderlaget. Samma sak bör gälla kostnads- och intäktsförändringar över huvud taget. När det gäller effekten av vidtagna rationaliseringar vill jag dels erinra om trafikpolitiska utredningens förslag, dels hänvisa till de sakkunniga som granskat 1978 års redovisning. De senare har härvidlag pekat på risken för att kostnaderna överskattas mot slutet av den treårsperiod, under vilken resultatet av en separatredovisning tillämpas, om man inte tillräckligt beaktar denna effekt. De sakkunniga har också berört svårigheterna att beräkna genomslaget på intäktssidan av företagna taxehöjningar. När det gäller framräkningen av matarvärdet vill jag hänvisa till vad departementschefen anförde i prop. 1977/78:100 bil. 9 (s. 164). Basårets

matarvärde bör därmed bibehållas oförändrat under hela den aktuella treårsperioden.

Driftersättningens belopp får anpassas i erforderlig utsträckning i de fall persontrafiken läggs ned och viss del av ersättningen – enligt mina förslag i avsnitt 4.2 – ställs till huvudmannens förfogande för att ordna ersättningstrafik.

De principer för framräkningen som jag här berör, bör kunna tillämpas första gången vid beräkningen av ersättningsbeloppet för budgetåret 1980/81. I övrigt bör de nya beräkningsprinciperna tillämpas fr. o. m. 1981 års separatredovisning.

4.4 Marknadsförings- och taxeåtgärder

Utvecklingen och konkurrensen på transportmarknaden gör det nödvändigt för SJ att fortgående utveckla sina tjänster och att anpassa sin verksamhet till kundernas krav inom ramen för de ekonomiska förutsättningar som gäller för verksamheten. Jag har berört detta i tidigare avsnitt och vill här bara ge några exempel på den produktutveckling som skett och sker inom SJ, och som jag anser bör drivas vidare.

Huvudlinjerna rustas successivt upp för att medge större bärighet och högre hastighet. Säkerheten förbättras genom utbyggnaden av fjärrblockering som också höjer linjekapaciteten, automatiskt tågstopp, trafikradio m. m.

Inom godstrafiken har SJ bl. a. satsat på enhetslastteknik, systemtransporter, godsexpresståg, moderna och kundanpassade standardvagnar etc. Större bangårdar byggs ut och förses med automatiska målbromsar, vilket ger rationellare drift, färre godsskador och bättre arbetsmiljö.

Inom persontrafiken spelar – förutom priset – även restidens längd, turfrekvensen, bekvämligheten och säkerheten en avgörande roll. SJ har här satsat på olika former av rabatter till skilda kategorier av resande. Bland de senast införda rabatterna kan nämnas den s. k. Nordturistbiljetten med tåg, vilken under 21 dagar berättigar till ett obegränsat antal resor på de nordiska ländernas statsbanor. Fr. o. m. den 1 mars innevarande år kan alla som fyllt 65 år resa med tåg genom 17 länder i Europa med ett nytt tågluffarkort för seniorer, det s. k. Inter-rail S. Åldersgränsen för ungdomens tågluffarkort, Inter-Rail J, har successivt höjts, senast den 1 januari 1979 då gränsen höjdes till 26 år.

Turtätheten har ökat på många linjer bl. a. genom tidtabeller med fasta avgångstider varje eller varannan timme. Bekvämligheten ökas bl. a. genom nyanskaffning och ombyggnad av personvagnar och motorvagnar. Dessa och andra satsningar har också gett ett påtagligt resultat i form av ett ökat resande, framför allt på de medellånga distanserna.

Det är av största vikt att SJ ges möjlighet att även fortsättningsvis rationalisera sin verksamhet och att anpassa och bygga upp sina resurser med

hänsyn bl. a. till marknadens krav. En viktig förutsättning härför är att SJ tilldelas tillräckliga investeringsmedel, vilket jag återkommer till under avsnitt 4.5.

Av grundläggande betydelse när det gäller att få ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av SJ:s resurser och för järnvägens möjligheter att hävda sig på transportmarknaden är det kostnadsansvar som belastar trafiken och som får sitt uttryck i prissättningen av transporttjänsterna.

Jag har tidigare framhållit att jag i likhet med majoriteten av remissinstanserna instämmer i trafikpolitiska utredningens slutsats att det trafikgrensvisa kostnadsansvaret för vägtrafiken och järnvägstrafiken bör avskaffas. Vidare är det eftersträvansvärt att de rörliga trafikavgifterna bättre ansluter till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för varje transport.

Trafikpolitiska utredningen har skisserat metoder att öka järnvägens effektivitet genom att avlasta SJ vissa fasta kostnader för bannätet. Utredningen pekar på att persontaxan kan göras mer efterfrågeanpassad genom tidsmässiga och eventuellt förbindelsebaserade rabatter. Utredningen anser att nuvarande rabattsystem bör förenklas genom ett nytt lågprisrabattkort som skulle ge 20 % rabatt vid högtrafik och 50 % rabatt vid lågtrafik. Remissinstanserna är så gott som enstämmigt positiva till olika former av rabattförsök. Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening samt Svenska vägföreningen anser dock att eventuella ökade resurser till SJ bör ges i form av medel till investeringar.

SJ redovisar i sitt remissvar bl. a. vissa taxe- och rabattförslag. För persontrafiken redovisar SJ ett idéförslag som innebär dels att tur- och returtaxan tas bort och att priset för en enkel biljett sätts till hälften av nuvarande tur- och returpris, sänkt med 15 %, dels att ett rabattkort införs, som ger 40 % rabatt på detta pris måndag–torsdag och lördag. Kortpriset föreslås till 75 kr. i 2 klass. Det förutsätts att studerande och pensionärer inte själva betalar rabattkorten och att rabatten skall gälla för dessa resandekategorier även fredag och söndag utom vid sådan topptrafik, då SJ måste begränsa tillströmningen till tågen.

Idéförslaget till lågprisrabattkort medför strukturella förändringar i trafiken. Det är därför svårt att förutse de totala ekonomiska verkningarna för SJ. SJ bedömer dock att de föreslagna taxe- och rabattåtgärderna medför en resultatförsämring för SJ i storleksordningen 150 milj. kr. För godstrafiken föreslår SJ inrättandet av en linjetariff för enhetslasttransporter samt vissa trafikvärvande investeringar.

Jag delar utredningens uppfattning att en avlastning av SJ:s kostnadstäckningskrav avseende bannätet är motiverad för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt mer effektivt utnyttjande av SJ:s infrastruktur. I detta sammanhang vill jag också erinra om att SJ:s kostnadsansvar även omfattar vissa kostnader och åligganden som inte har sin direkta motsvarighet hos andra trafikgrenar och trafikföretag. Jag kan som exempel nämna pensionärs- och studeranderabatterna, vilka enligt SJ:s beräkningar givits en olönsam utform-

ning och omfattning genom skilda regeringsbeslut. Vidare belastas SJ ensidigt av kostnader för drift, underhåll och förnyelse av flertalet plankorsningar mellan järnväg och väg.

Vad gäller beräkningen av avlastningen finner jag det naturligt att knyta an till SJ:s kapitalkostnader för bannätet. Dessa kostnader utgör basen till de fasta bannätskostnaderna och återspeglar de resurser som bundits i järnvägens infrastruktur. De kapitalkostnader som jag härvid avser utgörs av avskrivningar och förräntningskrav för sådana anläggningar i form av bana, bangårdar, stationer m. m., som behövs för att tågtrafik skall kunna bedrivas och som för järnvägens del i huvudsak är oberoende av trafikens omfattning och variation. De årliga kapitalkostnaderna för sådana anläggningar uppgick budgetåret 1977/78 till ca 182 milj. kr. och beräknas i 1979/80 års prisnivå uppgå till ca 215 milj. kr., varav ca 65 milj. kr. utgör ränta på den del av statskapitalet som kan hänföras till dessa anläggningar.

Jag vill betona att anknytningen till de nämnda anläggningsobjekten bara är beräkningsmässig. En reell anknytning av kostnadsavlastningen till bestämda anläggningsobjekt skulle bl. a. försvåra SJ:s investeringsprioritering. I stället förordar jag en ordning som innebär att motsvarande belopp varje år ställs till SJ:s förfogande genom en generell och i förväg bestämd nedsättning av avskrivningarna, förräntningskravet samt statskapitalet. Med den avlastning som jag sålunda förordar blir det möjligt för SJ att tillämpa en prissättning som bättre ansluter till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Detta har, som trafikpolitiska utredningen framhåller, sin största betydelse i persontrafiken, eftersom SJ där inte har samma praktiska möjligheter till prisdifferentiering som i godstrafiken.

SJ:s idéförslag till taxe- och rabattåtgärder finner jag intressant och ett sätt att närma järnvägens prissättning till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Åtgärderna bör kunna leda till ett ökat järnvägsresande i form av såväl mer resande som överföring från i första hand privatbilismen. Förslaget innebär att priserna sänks avsevärt vid tider då marginalkostnaden för en extra resenär är mycket låg. Den samhällsekonomiska effektivitetsvinsten av förslaget bestäms förutom av marginalkostnaden också av resenärernas priskänslighet. Vinsten blir störst om marginalkostnaden är låg och priskänsligheten hög. Tidigare rabattförsök tyder på att resandet ökar relativt kraftigt då priset sänks. SJ har i detta fall räknat med en priskänslighet hos resenärerna som grundas på erfarenheter från tidigare rabattförsök. Samhällets och SJ:s kostnader för den trafikökning som uppstår, kan antas vara betydligt lägre än det värde som de tillkommande resorna har för resenärerna. Således uppkommer en samhällsekonomisk vinst. Intäktsbortfallet från de resenärer som före införandet av rabatten reser med SJ beräknas dock bli så stort att rabatten totalt sett kommer att medföra en företagsekonomisk förlust.

Beträffande formerna för ersättning till SJ för företagsekonomiskt olönsamma åtgärder menar SJ att sådan ersättning bör baseras på affärsmässigt

grundade offerter från SJ till statsmakterna.

Jag har inget att erinra mot den grundläggande tanken bakom offertprincipen, nämligen att i den mån statsmakterna vill införa samhällsekonomiskt eller socialt motiverade prissänkningar och rabatter vid SJ, så bör statsmakterna också lämna det bidrag som erfordras för att göra dessa åtgärder kommersiellt intressanta för SJ. Härigenom kan man bibehålla de incitament till inre effektivitet som kostnadstäckningskravet ger, vilket jag ser som mycket angeläget. Eftersom förutsättningarna kan förändras snabbt på trafikområdet anser jag det däremot inte lämpligt att statsmakterna tar ställning i detalj till rabattnivåer, rabattavgränsningar etc. I stället bör statsmakterna ange den ekonomiska ramen för försök med rabatter m. m. och den huvudsakliga inriktning som man vill att åtgärderna skall ha. Det får sedan ankomma på SJ att detaljutforma åtgärderna inom dessa ramar och riktlinjer samt att redovisa utfallet av försöken till regeringen när man har vunnit tillräckliga erfarenheter.

Enligt min mening är det väsentligt att den ekonomiska ramen för sådana rabattförsök m. m. utgår med i förväg fastställda belopp och inte endast konstateras i efterhand som en resultatförsämring. Att SJ avlastas betalningsansvaret för vissa fasta kostnader får inte innebära att kravet på att täcka övriga kostnader med intäkter slopas. Kravet på kostnadstäckning utgör nämligen ett viktigt incitament till effektivitet i verksamheten, vilket utgör ett väsentligt led i en samhällsekonomiskt effektiv prissättning. Vidare bör den ekonomiska ramen kunna beräknas i förväg för längre perioder, så att SJ kan planera sin verksamhet på lång sikt, vilket är viktigt bl. a. med tanke på den långa livslängden av rullande materiel etc. Även detta talar för att knyta an beräkningen av avlastningen till SJ:s kapitalkostnader för bannätet.

Genom den avlastning av kostnadsansvaret som jag nu föreslår skapas enligt min mening ekonomiskt utrymme för SJ att införa försök med olika rabatter på persontrafiksidan. Inom den ekonomiska ram som ställs till SJ:s förfogande – och som främst är betingad av samhällsekonomisk hänsyn – bör det ankomma på SJ att vidta lämpliga pris- och marknadsföringsåtgärder. Åtgärderna skall utformas så att de stimulerar till ökat resande och bidrar till ett högre utnyttjande av befintliga resurser. Åtgärderna får dock inte innebära någon försämring av resevillkoren för studerande och pensionärer. Sådana rabatter som nu nämnts blir på grund av gällande samtrafikavtal tillämpliga också på enskild järnväg som är bunden av avtalet. SJ bör kunna göra berörda företag delaktiga i den kostnadsavlastning som jag har förordat. Kompensation till berörda företag bör uppgå till vad som av kostnadsavlastningen svarar mot företagens andel av de totala redovisade persontrafikintäkterna. Naturligtvis är det också mycket angeläget att SJ liksom tidigare beaktar möjligheterna att införa olika typer av kommersiellt motiverade rabatter.

SJ har i olika sammanhang begärt ersättning för vissa olönsamma verksamheter och andra ekonomiska belastningar som har ålagts SJ och som SJ menar saknar motsvarighet hos konkurrerande transportföretag. Förutom

för icke lönsamma järnvägslinjer och stationer har SJ begärt ersättning för bl. a. pensionärs- och studeranderabatterna, snittaxan, olönsam landsvägstrafik, viss trafik över Ystad, järnvägsmuseet, försvarsberedskap och plankorsningar. Sammanlagt uppgår ersättningsbehovet för de senare verksamheterna och belastningarna till 113,3 milj. kr. enligt SJ:s beräkningar. I årets budgetproposition (prop. 1978/79:100 bil. 9 s. 161 f) har jag förklarat att någon ersättning enligt min mening inte bör utgå för snittaxan, järnvägsmuseet och försvarsberedskap av de skäl som jag anger i propositionen. Vad gäller övriga ersättningskrav från SJ är jag inte beredd att förorda någon särskild ersättning utöver den avlastning av kostnadsansvaret som jag nu föreslår. I den mån SJ i framtiden skulle komma att åläggas olönsamma verksamheter och andra ekonomiska belastningar som saknar motsvarighet hos konkurrerande företag, får dock frågan om särskild ersättning prövas.

Riksdagen har i olika sammanhang uttalat att *taxorna för kollektivtrafiken bör samordnas*. Senast vid 1975/76 års riksmöte (TU 1975/76:18, rskr 1975/76:320) uttalades att vid taxeberäkningen en så långt möjligt enhetlig taxa bör komma till användning oavsett om olika trafikmedel och trafikföretag ombesörjer resa eller frakt för en viss sträcka. Trafikutskottet har därefter varje år refererat till uttalandet.

Avgiften beräknas i dag för varje delresa för sig. Detta system kallas snittaxa. Resenärens olägenhet av snittaxan är av såväl praktisk som ekonomisk natur. Eftersom många taxor är degressiva, dvs. utformade så att resan per kilometer blir billigare ju längre den är, får en trafikant som reser med en kombination av kollektiva färdmedel eller trafikföretag ofta betala ett högre pris än en som reser lika lång sträcka med samma färdmedel. Därtill kommer olägenheten av att resenären ofta tvingas lösa biljett flera gånger under resan.

Det faktum att olika taxor gäller för buss resp. järnvägstrafik försvårar samhällsekonomiskt motiverade trafikomläggningar genom att bidra till att skapa motstånd mot att järnvägstrafik läggs ned där busstrafik vore bättre. SJ:s busstaxa ligger nämligen i genomsnitt ca 17 % över tågtaxan. Dessutom kan en resa fördyras för resenären, då järnvägstrafik på någon delsträcka byts mot busstrafik, genom att resenären inte får tillgodoräkna sig hela reseavståndet vid prisberäkningen utan endast varje delsträcka med tåg resp. buss för sig.

En del av olägenheterna med snittaxan försvann sedan SJ efter regeringens beslut den 5 juni 1975 slopat snittaxan vid beräkning av avgift för kombinerade tåg- och bussresor i relationer med alternativa SJ tåg/bussförbindelser. Snittaxeprincipens olägenheter kvarstår emellertid för andra kombinerade resor.

Den trafikpolitiska utredningen har i sitt första betänkande (SOU 1975:66) Trafikpolitik – behov och möjligheter, föreslagit en ny huvudtaxa för SJ:s tåg och busstrafik varigenom taxorna skulle samordnas. Utredningen upprepar förslaget i sitt slutbetänkande. Målet skall enligt utredningen vara att så

småningom söka inordna alla kommuncentra som taxepunkter i en taxa som är tillämplig på all kollektivtrafik mellan taxepunkterna.

Vid remissbehandlingen av trafikpolitiska utredningens första betänkande har en i huvudsak positiv syn på en gemensam tåg- och busstaxa kommit fram. Trafikutövarna har emellertid avvisat förslaget. Svenska busstrafikförbundet menar t. ex. att ett sådant system möter praktiska hinder. Som alternativ föreslår förbundet en gemensam normaltaxa för all busstrafik samtidigt med ett system för biljettsamtrafik inom ramen för den offentliga trafikplaneringen. SJ framhåller att de som med järnväg åker till andra orter än kommuncentra skulle få lösa flera biljetter. Remissvaren är sammanfattade i en bilaga till detta protokoll.

Ett stort steg i riktning mot en samordning av taxorna togs genom riksdagens beslut om samordnat regionalt huvudmannaskap för kollektivtrafiken (prop. 1977/78:92, TU 1977/78:28, rskr 1977/78:364). Därmed har förutsättningarna skapats för regionalt samordnade taxor. Flera remissinstanser tar fasta på denna förändring i sina svar på trafikpolitiska utredningens slutbetänkande. Länsstyrelsen i Uppsala län, Landstingsförbundet och Kommunförbundet ställer sig, med tanke på det samordnade huvudmannaskapet, avvisande till en huvudtaxa enligt utredningens förslag. Kommunförbundet hävdar att taxesystemet måste lösas av de nya huvudmännen. Landstingsförbundet betonar att, om huvudtaxefrågan likväl närmare skall övervägas, landstingens och primärkommunernas medverkan i utredningsarbetet är en förutsättning för att nå fram till genomförbara förslag. Också SJ, bussbidragsnämnden och länsstyrelserna i Jönköpings och Malmöhus län betonar det nära samarbetet mellan en huvudtaxa enligt utredningens förslag och de regionalt samordnade taxor som riksdagsbeslutet skapat förutsättningar för. Statskontoret, pris- och kartellnämnden, planverket, länsstyrelsen i Västernorrlands län, Speditörsförbundet och SACO/SR ställer sig positiva. Riksrevisionsverket anser att konsekvenserna av en relationsvis uppbyggd taxa där priserna i varje relation anpassas till kostnads- och efterfrågeförhållanden bör studeras närmare.

För egen del finner jag det angeläget att samordningen av taxorna för regionala kollektivtrafikresor kompletteras med en ytterligare samordning av taxorna för interregionala resor. Innan man tar ställning till en sådan utökad samordning av taxorna bör frågan dock studeras närmare. En rad problem måste lösas innan en sådan samordning kan komma till stånd. Det gäller främst frågorna om biljettförsäljning och kostnadsavräkning mellan olika trafikföretag och/eller trafikhuvudmän. Ökade administrationskostnader måste vägas mot de fördelar som kan vinnas. Många olika alternativ med olika ambitionsnivå för samordningen är tänkbara. Jag avser ta initiativ till en utredning om denna fråga.

Trafikpolitiska utredningen föreslår en *ökad vikts- och avståndsdegressivitet* i SJ:s godstaxa. Vidare föreslås att värdetarifferingen slopas. Även persontaxans degressivitet föreslås bli större.

Förslagen har fått ett blandat mottagande av remissinstanserna. SJ anser att utredningens förslag till stor del tillgodosetts bl. a. genom att 5-tonstariffen slopats och genom att avgiftsrelationerna mellan tarifferna ändrats till 20-tonstariffens fördel. Kilometertilläggen i taxan har också höjts mindre än avgifterna för terminalbehandling. Spännvidden mellan dyraste och billigaste klass i värdetariffschemat har sedan år 1959 minskat från relationen 100/55 till relationen 100/80 år 1975. År 1959 fanns åtta klasser med olika fraktsatser. Nu finns endast tre klasser kvar.

Min principiella inställning är att det bör ankomma på SJ att bedöma effekterna av marknadsåtgärder av föreslagen typ. Jag är därför inte beredd att förorda några initiativ från regeringen med anledning av dessa förslag från trafikpolitiska utredningen. Persontaxesystem med rabattkort, t. ex. det system som SJ nu föreslagit, är enligt min mening också i linje med utredningens intentioner i denna del.

Trafikpolitiska utredningen har även föreslagit att *samverkan mellan lastbils- och järnvägstrafik* skall stimuleras genom införandet av en speciell tariff för transport av enhetslaster tur och retur mellan större transportcentra.

Förslaget har framförts i såväl utredningens första betänkande som i dess slutbetänkande. En sammanfattning av remissvaren fogas till detta protokoll som en del av bilaga 4. Remissinstanserna delar uppfattningen att det är angeläget att möjligheterna till kombinerade transporter utnyttjas. Några remissinstanser däribland SJ, ASG, Bilspedition och Åkeriförbundet påpekar dock särskilt att prissättningen på sådana transporter bör vara affärsmässigt motiverad.

Även i svaren på slutbetänkandet betonar många remissinstanser att linjetariffen bör vara utformad så att den är företagsekonomiskt motiverad. Sådana synpunkter framförs förutom av de tidigare nämnda remissinstanserna också av riksrevisionsverket, näringsfrihetsombudsmannen, länsstyrelsen i Malmöhus län, Näringslivets trafikdelegation, SACO/SR och Speditörsförbundet. Statskontoret, planverket, länsstyrelserna i Uppsala, Jönköpings, Kopparbergs och Västernorrlands län samt Lantbrukarnas riksförbund tillstyrker också förslaget. Kommunförbundet framför att man vill få möjlighet att påverka tariffens nivå i den mån tariffen kan komma att påverka huvudmännens ersättning till SJ för entreprenadtrafik. SJ har i sitt senaste remissvar lagt ett detaljerat förslag till utformning av en linjetariff som i sina huvuddrag överensstämmer med trafikpolitiska utredningens intentioner. Prisnivån i tarifförslaget är avvägd med hänsyn till SJ:s kostnader och prissättning i övrigt och avsedd att tjäna som underlag för fraktavtalsförhandlingar med andra trafikföretag.

Jag anser att det är mycket angeläget att på olika sätt vidta åtgärder för att bryta den ofta rätt strikta uppdelningen av transporter på olika trafikslag. Den önskvärda konkurrensen inom godstransportsektorn bör i första hand ske mellan olika trafikföretag och inte mellan olika trafikmedel. Samverkan

mellan olika trafikslag är viktig för att de resurser som finns skall tas till vara på effektivast möjliga sätt så att trafikmedlen används på det sätt de är mest lämpade för.

När det gäller att främja kombinerade järnväg/vägtransporter anser jag att transporter av enhetslaster och påhängsvagnar är de som lämpar sig bäst för svenska förhållanden. De transporter av hela fordonskombinationer, s. k. "rullande landsvägar", som förekommer på kontinenten, innebär att en mycket stor del av tågets kapacitet går åt till att transportera bilarnas dragenheter. Därför kommer en relativt liten del av tågets vikt att bestå av nyttig last. Sådana transporter är oekonomiska också av det skälet att de speciella järnvägsvagnar som måste användas är relativt dyra. Där "rullande landsväg" förekommer utomlands är den ofta starkt subventionerad och trafikstrukturen är en annan än i Sverige.

I och med att förädlingsgraden hos svensk industris produkter ökar kommer enhetslasttekniken att få större betydelse. En linjetariff av det slag SJ föreslår skulle enligt min mening vara en värdefull stimulans för en trafik i samverkan. Enligt min mening bör tariffens nivå, såsom SJ föreslår, kunna vara avvägd så att den är företagsekonomiskt lönsam, utan att de positiva effekterna av tariffen därigenom går förlorade. Jag har därför för avsikt att senare föreslå regeringen att en linjetariff införs av det slag som SJ föreslår. Den bör gälla för mer omfattande och regelbundna transporter av enhetslaster och påhängsvagnar mellan SJ:s enhetslastterminaler. SJ bör vara berättigat att sätta ned avgiften om det är förenligt med verkets ekonomiska intressen.

4.5 Investeringsfrågor m. m.

4.5.1 SJ:s resultatutveckling och ekonomiska mål

I det föregående har jag framhållit att järnvägen har goda utvecklingsmöjligheter inom viktiga delar av transportmarknaden. Jag har också föreslagit åtgärder som ger SJ möjlighet till en samhällsekonomiskt bättre anpassad prissättning och lämplig inriktning av verksamheten. Järnvägen har betydande administrativa och tekniska utvecklingsmöjligheter och det är från samhällssynpunkt angeläget att dessa möjligheter till effektivare drift och högre transportkvalitet tas till vara. För detta fordras att SJ kan fortsätta såväl sin administrativa rationalisering som sin produktionsrationalisering. Detta kräver bl. a. att investeringsresurser ställs till SJ:s förfogande i tillräcklig omfattning.

Innan jag går närmare in på att behandla investeringsfrågorna vill jag uppehålla mig något vid SJ:s ekonomiska situation och de ekonomiska villkor efter vilka SJ bör arbeta.

Det ekonomiska målet för SJ innebär att intäkterna från verksamheten varje år skall täcka verksamhetens kostnader inkl. avskrivningar efter

nupriser och dessutom medge överskott, som motsvarar räntan på det disponerade statskapitalet.

Efter konflikten vid LKAB år 1970, den omfattande tågstrejken år 1971 och den kraftiga konjunkturnedgång som präglade budgetåret 1971/72, började konjunkturen vända uppåt och kulminerade i mitten av år 1974. Under budgetåren 1972/73–1975/76 kunde SJ i genomsnitt uppfylla 3/4 av sitt förräntningskrav. Därefter har emellertid resultatet försämrats kraftigt och under de två senaste budgetåren har SJ redovisat betydande underskott. SJ:s hittillsvarande resultatutveckling under 1970-talet framgår av följande tabell.

SJ:s resultat före bokslutsdispositioner (milj. kr.)

Budgetår	Resultat	Förräntningskrav
1969/70	22	144
1970/71	-208	158
1971/72	- 76	121
1972/73	39	127
1973/74	165	127
1974/75	134	136
1975/76	49	144
1976/77	- 90	155
1977/78	-276	171

De senare årens negativa resultatutveckling förklaras främst av den långvariga konjunkturnedgång, som inleddes redan år 1974 och de strukturella problem som har drabbat många av de svenska basindustrierna och därmed också i hög grad SJ:s godstrafik. Mätt i tonkm har godstrafiken vid SJ minskat med 23 % under åren 1975–1977. Mätt i ton har minskningen uppgått till 29 %.

Samtidigt som trafiken minskat har kostnaderna ökat kraftigt. Den genomsnittliga personalkostnaden per capita har t. ex. ökat med 51 % under åren 1975–1977. Även sakkostnaderna har ökat kraftigt. Kostnadsökningarna har till viss del kunnat kompenseras med personalminskningar genom pensionsavgångar och samtidiga rationaliseringsåtgärder. Personalantalet minskade således med ca 2 200 eller 6 % under nämnda period, vilket med 1977 års löner motsvarar en utebliven personalkostnadsökning om 200 milj. kr.

SJ kan inte på kort sikt anpassa sina resurser till en så kraftig nedgång i trafikefterfrågan som de senaste årens. Det har inte heller varit möjligt att möta så kraftiga kostnadsökningar med rationaliseringar. Därför har det varit nödvändigt att genomföra betydande taxehöjningar. Under åren 1975–1977 höjdes således SJ:s taxor fyra gånger med sammantaget 37 %. Under år 1978 höjdes taxorna vid två tillfällen, med 7 % resp. 3 % och den 1 februari 1979 höjdes godstaxan med 5 %. Den konjunkturellt betingade trafiknedgången

har medfört att det trots taxehöjningar och rationaliseringar inte har varit möjligt för SJ att uppnå full kostnadstäckning under de två senaste budgetåren. För att balansera underskotten har regeringen medgett SJ att sätta ned sina avskrivningar under dessa två budgetår med 90 resp. 259 milj. kr. Med stöd av riksdagens beslut har vidare SJ:s förräntningspliktiga statskapital skrivits ned med motsvarande belopp genom anlitande av fonden för oreglerade kapitalmedelsförluster.

Under år 1978 har nedgångstakten i godstrafiken dämpats och förbytts i en uppgång. Även om prognosen är osäker räknar man nu med en fortsatt ökning under de närmaste åren. Uppgången sker emellertid från en mycket låg nivå. Även innevarande budgetår torde komma att få betraktas som ett utpräglat lågtrafikår. SJ har anmält till regeringen att man räknar med ett underskott även detta budgetår. Genom att taxorna har höjts beräknas underskottet kunna begränsas till ca 90 milj. kr. Av marknadsskäl och med hänsyn till angelägenheten av en återhållsam prisutveckling har regeringen inte bedömt det lämpligt att genomföra större taxehöjningar under budgetåret 1978/79.

Regeringen har mot denna bakgrund för avsikt att medge att SJ får minska avskrivningarna för budgetåret 1978/79 med det belopp som kan behövas för att undvika underskott i SJ:s resultaträkning. Det förräntningspliktiga statskapitalet för SJ bör i sådant fall få skrivas ned med motsvarande belopp genom anlitande av fonden för oreglerade kapitalmedelsförluster.

Jag vill i detta sammanhang betona att den typ av resultatreglerande åtgärder som jag nu har föreslagit för innevarande budgetår och som har tillämpats även för de två närmast föregående budgetåren, inte får ses som ett normalt inslag i statsbudgeten. Åtgärderna har vidtagits i en extrem situation där en utveckling som SJ inte har kunnat kontrollera har lett till en resultatförsämring som har varit alltför stor för att kunna kompenseras helt med pris- och rationaliseringsåtgärder utan vittgående konsekvenser. För tydlighetens skull vill jag peka på att den nedsättning av avskrivningarna som jag nu talar om inte skall förväxlas med den avlastning av SJ:s kostnadsansvar fr. o. m. nästa budgetår, som jag har förordat i det föregående (avsnitt 4.4).

Enligt min mening är det väsentligt att behålla kravet på att SJ skall täcka sina kostnader med sina intäkter inom ramen för det kostnadsansvar som statsmakterna fastställer. Det ger ett incitament till effektivitetet i verksamheten som är av största betydelse för järnvägens framtid och för användningen av de resurser som samhället binder i järnvägen. Det är också en grundläggande förutsättning för ett decentraliserat beslutsfattande. Den avlastning av SJ:s kostnads- och förräntningskrav, som jag har förordat i avsnitt 4.4, bör således enligt min mening inte förändra det ekonomiska målet för SJ. Det ekonomiska målet för SJ:s verksamhet bör således även i fortsättningen vara att uppnå full kostnadstäckning inkl. avskrivningar efter

nupriser samt att därutöver ge den förräntning av nedlagt kapital som statsmakterna fastställer. Med tanke på de kraftiga konjunkturvariationerna som präglar SJ:s trafik bör förräntningskravet emellertid gälla som ett genomsnitt för en konjunkturcykel. SJ skall sträva efter att under högkonjunkturer redovisa överskott som överstiger räntekravet för att kunna kompensera brister i förräntningen under lågkonjunkturer. Staten bör vidare ersätta SJ för olönsamma verksamheter och andra ekonomiska belastningar, som SJ åläggs och som saknar motsvarighet hos konkurrerande företag. Kostnadshöjningar som inte kan kompenseras med ökad trafik och rationaliseringar måste även fortsättningsvis föranleda anpassningar av taxorna.

Den konjunkturbetingade trafikökning som nu kan förutses för de närmaste åren tillsammans med en avlastning av kostnadsansvaret och de marknadsförings- och taxeåtgärder som detta möjliggör, torde ge SJ goda förutsättningar att uppfylla det ekonomiska målet även på relativt kort sikt.

4.5.2 SJ:s framtida investeringsverksamhet

Hur trafiken på järnväg kommer att utvecklas i framtiden beror i hög grad på hur effektivt verksamheten kan bedrivas och hur väl man lyckas anpassa sina tjänster till kundernas behov. Effektiviteten är väsentlig för den långsiktiga prispolitiken och järnvägen har betydande utvecklingsmöjligheter i detta avseende.

Kvaliteten på de trafiktjänster som järnvägen kan erbjuda i konkurrens med personbilar, bussar och flyg, är av minst lika avgörande betydelse för persontrafikens utveckling på järnväg som priset. Restidens längd, bekvämligheten, turtätheten, och säkerheten är exempel på kvalitetsfaktorer som värderas högt av trafikanterna. Förbättringar i dessa avseenden kräver i regel investeringsmedel.

Restidens längd beror bl. a. på banans standard. Det är därför viktigt att SJ kan fullfölja upprustningen av huvudlinjernas spårstandard för högre hastigheter. Det är också viktigt att de mindre starkt trafikerade linjerna rustas upp till en godtagbar standard.

Högre banstandard ger också bekvämare resor och kan på det sättet bidra till att öka järnvägens attraktionskraft. Det är väsentligt att tågen erbjuder en standard och service som stimulerar till ökat resande. Vagnparkens standard behöver höjas genom nyanskaffning och ombyggnad. Även andra åtgärder är viktiga för resenärernas trivsel. Jag tänker då på serveringsmöjligheter, information till resenärerna, förbättrade möjligheter att kombinera tåg- och bilresandet etc. Omfattningen och karaktären av beställningar av nya personvagnar får bli beroende av hur planerna på höghastighetståg utvecklas.

De tekniska förutsättningarna för höghastighetståg undersöks f. n. Om de tekniska problemen kan lösas och om det visar sig finnas ekonomiska

förutsättningar för att införa sådana tåg i större skala kan de förändra järnvägens konkurrensförutsättningar ganska radikalt och ge högst påtagliga trafikökningar. I sammanhanget bör noteras att de höghastighetståg som f. n. undersöks inte kräver högre banstandard än konventionella tåg.

Turtäthet och tidtabellsläggning är viktiga konkurrensfaktorer. Under de senaste åren har SJ ökat antalet tågförbindelser i många relationer med tillfredsställande trafikunderlag och möjligheter till ökat resande. Tidtabeller med fasta minuttal varje timme har bl. a. införts mellan Stockholm och Uppsala, Hässleholm, Örebro och Göteborg. Varannantimmestrafik har inrättats i relationerna Stockholm–Dalarna, Stockholm–Sundsvall, Stockholm–Eskilstuna och Göteborg–Malmö. I kombination med en slagkraftig marknadsföring har dessa åtgärder visat sig ge markanta trafikökningar. Med de pris- och rabattåtgärder som blir möjliga genom mina förslag i denna proposition räknar jag med att man skall kunna utvidga systemet med fler turer och fasta avgångstider till ännu fler relationer. Detta gäller i första hand fjärrtrafiken. Den lokala och regionala tågtrafikens standard blir i hög grad beroende av de blivande regionala huvudmännens avvägningar.

Järnvägens säkerhet är en viktig del av dess attraktionskraft. Det finns därför enligt min mening också starka kommersiella skäl som talar för en hög prioritering av säkerhetsinvesteringarna. Jag kommer tillbaka till detta senare.

Som jag tidigare har redovisat betonar trafikpolitiska utredningen transportkvalitetens betydelse i godstrafiken. Inom godstransportsektorn är transportköparens beslut som regel långsiktiga och baseras på en total ekonomisk bedömning, där värdet av olika kvalitetsegenskaper hos olika transportalternativ värderas. Det finns också en klar tendens till att kvalitetsegenskaperna hos transporterna tillmäts en ökande betydelse. Det är i sin tur en följd av transportköparnas strävan att bl. a. minska kostnaderna för godshanteringen, minska räntekostnaderna för varor i lager och utnyttja distributionen som konkurrensmedel. Därför är det viktigt att SJ kan inrikta sitt arbete på att öka järnvägstransporternas kvalitet i fråga om snabbhet, regularitet och godsbehandling. För detta krävs i betydande utsträckning investeringsmedel.

Höjda tåghastigheter kräver god banstandard och moderna lok och vagnar. Moderna vagnar, anpassade efter kundernas behov, ger också en rationellare godshantering för kunderna. För en utökning av den kombinerade trafiken krävs avancerad teknik för överföring av enhetslaster vagn–terminal, vagn–bil etc., vilket förutsätter välutrustade terminaler och modern hanteringsutrustning. Bangårdarnas kapacitet och standard behöver ökas och linjekapaciteten förstärkas på vissa avsnitt. SJ räknar med att betydande godsmängder kan tillföras järnvägen genom sådana satsningar på högre transportkvalitet.

Jag övergår nu till att behandla SJ:s investeringsplaner för den närmaste tioårsperioden och investeringsbehovet för budgetåret 1979/80.

I årets budgetproposition (prop. 1978/79:100 bil. 9, s. 216) har jag under kapitalbudgetens investeringsanslag C. Järnvägar m. m. förordat en oförändrad investeringsram om 735,2 milj. kr. för budgetåret 1979/80 i avvaktan på föreliggande trafikpolitiska proposition. Jag återkommer nu till mina förslag i detta avseende.

SJ:s investeringsram för budgetåret 1977/78 angavs i prop. 1976/77:100 till 640 milj. kr. Efter olika regeringsbeslut om ramhöjning i sysselsättningsfrämjande syfte m. m. fastställdes investeringsramen slutligt till 654,9 milj. kr.

I prop. 1977/78:100 har för innevarande budgetår angetts en investeringsram om 735,2 milj. kr. Ramen har därefter höjts med sammanlagt 29,3 milj. kr. i sysselsättningsfrämjande syfte m. m. och den investeringsram som nu gäller för budgetåret 1978/79 uppgår därmed till 764,5 milj. kr.

Utöver dessa ordinarie ramar har SJ kunnat tidigarelägga industribeställningar med medel från AMS för sammanlagt 157,9 milj. kr. under budgetåren 1977/78 och 1978/79.

I anslutning till regeringens proposition om vissa varvsfrågor (prop. 1978/79:49, NU 1978/79:17, rskr 1978/79:115) har regeringen uppdragit åt SJ att upphandla en planerad tågfärja hos svenskt varvsföretag. Upphandlingen skall underställas regeringens prövning. I anslutning till varvspropositionen kommer regeringen vidare att ställa medel till förfogande via AMS för en linjeomläggning på västkustbanan mellan Halmstad och Getinge och för upprustning av den s. k. Lysekilsbanan mellan Lysekil och Smedberg. Dessa arbeten beräknas kosta totalt 120 milj. kr.

För budgetåret 1979/80 har SJ föreslagit en investeringsram om 1 020 milj. kr. För egen del förordar jag en investeringsram om 835,2 milj. kr., vilket motsvarar en höjning med 100 milj. kr. i förhållande till den ram för innevarande budgetår som föreslogs i fjolårets budgetproposition. Detta är en stor höjning i sig och med tanke på den förhållandevis lugna prisutvecklingen samt på de mycket omfattande investeringar som finansieras utanför den ordinarie investeringsramen kommer investeringsramen för budgetåret 1979/80 att ge SJ möjligheter till en rejäl satsning för framtiden.

Av följande sammanställning framgår hur investeringarna i stort beräknas bli fördelade under budgetåret 1979/80. Sammanställningen visar också utfallet för budgetåret 1977/78 och den beräknade medelsförbrukningen för innevarande budgetår enligt prop. 1977/78:100 och enligt nu aktuella planer.

Objektgrupp	1977/78 Utfall	1978/79 Beräknat i		1979/80 Beräknat av	
		prop. 1977/78: 100	feb. 1979	SJ	föredragan-anden
	milj. kr.				
Fasta anläggningar	282,1	305,0	318,2	409,5	331,5
Rullande material	320,7	365,0	376,6	458,4	402,5
Färjor	–	–	–	–	–
Bussar	6,9	5,0	2,8	50,4	36,2
Försvarsberedskap	2,9	3,1	3,1	5,0	4,5
Inventarier	40,4	55,0	57,8	84,0	58,4
Diverse och oförutsett	1,9	2,1	6,0	12,7	2,1
	654,9[1]	**735,2**	**764,5**[2]	**1 020,0**	**835,2**

[1] Inkl. tidigarelagda investeringar, m. m. om 14,9 milj. kr.
[2] Inkl. tidigarelagda investeringar, m. m. om 29,3 milj. kr.

SJ:s förslag till investeringsprogram för budgetåret 1979/80 har redovisats i årets budgetproposition. Därför kommer jag nu bara att beröra detta i all korthet. I stället vill jag lägga tonvikten på SJ:s mer långsiktiga investeringsplaner och sätta in budgetåret 1979/80 i detta perspektiv.

I sin långsiktsbedömning för tioårsperioden 1979/80–1988/89 räknar SJ med ett årligt investeringsbehov om i medeltal drygt 1 100 milj. kr. i 1979/80 års prisnivå. Behovet avser till största delen sådana investeringar i standard, kapacitet, rationalisering, säkerhet och arbetsmiljö, som SJ bedömer motiverade på i huvudsak företagsekonomiska grunder. Härutöver kommer ett behov av att rusta upp vissa delar av det ersättningsberättigade bannätet, som jag har berört i avsnitt 4.2. Det är således här fråga om mycket omfattande investeringsbehov under den närmaste tioårsperioden. Detta behov måste emellertid vägas mot andra angelägna behov i samhället och mot det budgetutrymme som finns tillgängligt. En realistisk bedömning av dessa förhållanden leder till slutsatsen att SJ, åtminstone under de närmaste åren, inte kommer att kunna tilldelas de ramar som skulle behövas för att tillgodose hela det redovisade investeringsbehovet. Det är därför av yttersta vikt att investeringarna prioriteras rätt och koncentreras till de för järnvägens och SJ:s framtid och för samhället mest angelägna trafikuppgifterna.

SJ har i skrivelse den 14 februari 1979 begärt att en tjänst på avdelningschefsnivå med beteckningen Cp inrättas vid SJ. Avsikten är att innehavaren av en sådan tjänst skall ha ansvaret för planeringen i företaget.

I avsnitt 7 kommer jag att ta upp vissa planerings- och investeringsfrågor. Jag framhåller där bl. a. att SJ och andra trafikverk skall kunna ge underlag för

en samhällsekonomisk värdering av vissa investeringsprojekt samt att verkens långsiktsplanering skall utvecklas och samordnas.

Det finns enligt min uppfattning skäl att snabbt förstärka planeringsfunktionen inom SJ. Jag anser det därför angeläget att nu inhämta riksdagens godkännande av att en tjänst med beteckningen Cp på avdelningschefsnivå får inrättas vid SJ. Det torde ankomma på regeringen att besluta om bl. a. tidpunkten för genomförande av förslaget.

Persontrafiken på järnväg har utvecklats positivt under senare år, främst mellan de större tätorterna på affärsbanenätet. Denna utveckling beräknas komma att förstärkas genom de pris- och rabattåtgärder som möjliggörs genom mina förslag. Ökningen torde dock kunna rymmas inom nuvarande vagnkapacitet genom ett mer effektivt utnyttjande. Person- och motorvagnsparken behöver emellertid förnyas i stor utsträckning. Under år 1977 beställde SJ 150 nya personvagnar och 100 nya motorvagnar. Personvagnarna kommer att levereras åren 1979–1984 och motorvagnarna under åren 1979–1981. Betalningarna faller med mycket stora belopp på budgetåren 1979/80 och 1980/81. En del äldre person- och motorvagnar kommer vidare att byggas om och moderniseras. Till följd bl. a. av det trafikavtal som träffades med Sydvästra Skånes kommunalförbund under hösten 1978, planerar SJ att beställa nya eldrivna motorvagnar under budgetåret 1979/80. Ytterligare anskaffningar kan bli aktuella beroende på utfallet av de diskussioner som pågår om den spårbundna lokaltrafikens framtid i Göteborgs- och Stockholmsområdena. Någon ytterligare anskaffning av konventionella sittvagnar planeras f. n. inte under bedömningsperioden. Däremot beräknas en anskaffning av nya sovvagnar bli aktuell.

Medelsbehovet för anskaffning och ombyggnad av konventionell persontrafikmateriel beräknas till ca 90 milj. kr. per år under den närmaste tioårsperioden. Behovet är samlat till periodens första hälft och på budgetåret 1979/80 faller ca 175 milj. kr.

Genom olika prov undersöker SJ de tekniska förutsättningarna för s. k. höghastighetståg. Dessa prov beräknas kunna bli klara och utvärderade tidigast i slutet av år 1979. I en första utbyggnadsetapp kan det bli aktuellt med en högsta hastighet av 160 km/t. Ett mindre antal prototyptåg för denna hastighet kan tänkas bli beställda under år 1980 för leverans omkring 1982–1983. Först sedan dessa provats i försök och i kommersiell drift kan ett eventuellt införande i större skala påbörjas. Ännu återstår emellertid väsentliga problem i detta sammanhang, inte minst med det stora antalet plankorsningar. Det dröjer således ännu några år innan det finns tillräckligt underlag för att kunna göra en kommersiell och samhällsekonomisk bedömning av frågan om höghastighetståg skall införas i större skala på det svenska järnvägsnätet. Jag utgår dock från att SJ bedriver arbetet med att ta fram ett säkert underlag med skyndsamhet. Samtidigt är det viktigt att man tar den tid som behövs för att utveckla ett system som fungerar väl och som är bekvämt och säkert.

Osäkerheten i fråga om eventuella höghastighetståg gör det svårt att beräkna medelsbehovet för investeringar i persontrafikmateriel. Om höghastighetståg kan införas enligt ovan nämnda planer kan investeringsbehovet i sådan rullande materiel överslagsmässigt beräknas till i genomsnitt ca 100 milj. kr. per år under den närmaste tioårsperioden. Behovet är i huvudsak koncentrerat till periodens senare hälft. För budgetåret 1979/80 beräknas inget medelsbehov för ändamålet.

Med modernare lok och godsvagnar med bättre prestanda och större flexibilitet och genom att använda datatekniken i ledningS- och planeringsarbetet kan lok- och vagnanvändningen effektiviseras, vilket ger större kapacitet och effektivare drift. Ett större transportarbete kan klaras med färre lok och färre vagnar. I SJ:s långtidsbedömning beräknas en anskaffning av ca 200 lok som ersättning för de ca 300 lok, som man planerar att slopa under samma period. Vidare planeras under perioden en årlig nyanskaffning av 600 slutna godsvagnar med helt öppningsbara sidor, 100 containervagnar med särskild stötdämpning samt ett mindre antal specialvagnar. Under samma tid kommer ca 7 500 godsvagnar att slopas. De vagnar som slopas har mindre bärighet och ett mer begränsat användningsområde än de som nyanskaffas. Detta innebär att vagnanvändningen kan effektiviseras. Den nya typen av slutna vagnar kan till stor del ersätta de öppna och slutna vagnarna av konventionell typ och kan härigenom bidra till att minska tomdragningen. De nya vagnarna passar också många olika kunders krav. Vagnar med stötupptagande underrede minskar godsskadorna och används för enhetslaster i container om lasten eller containern är särskilt ömtålig. För lok- och godsvagnsanskaffning, för ombyggnad av äldre lok och godsvagnar samt för anskaffning av containers och andra enhetslastbärare, räknar SJ med ett genomsnittligt årsbehov av ca 265 milj. kr. under den närmaste tioårsperioden. Budgetåret 1979/80 belastas med ca 240 milj. kr. Enligt min mening är en förnyelse av lok- och vagnparken väsentlig om SJ skall kunna söka nya marknader. Därför är det angeläget att dessa anskaffningsplaner i huvudsak kan fullföljas.

Huvudlinjernas spårstandard rustas successivt upp till en tekniskt hög standard. Ballasten förbättras, sliprar och räler byts ut och spåret helsvetsas, besvärliga kurvor rätas ut och kontaktledningens standard höjs. Ombyggnadsprogrammet omfattar ca 250 km spårlängd per år. Omkring år 1985 beräknas alla huvudlinjer vara försedda med helsvetsat spår.

Även på mindre starkt trafikerade linjer sker en successiv upprustning.

På vissa linjeavsnitt planeras en höjning av kapaciteten genom byggande av dubbelspår m. m. SJ undersöker vidare förutsättningarna att höja den tillåtna axellasten på huvuddelen av affärsbanenätet från nuvarande 20 ton till 22 ton eller mer. Detta kan betyda en inte oväsentlig kapacitets- och effektivitetshöjning. Maskiner och utrustning måste anskaffas till banarbetena. Eldriftsanläggningar behöver anpassas successivt till högre standard- och kapacitetskrav. Större godsbangårdar skall byggas ut och förses med

automatiska rangerbromsanläggningar, vilket bl. a. bidrar till en förbättrad transportkvalitet och effektivare drift. Bromsanläggningarna ger också mindre godsskador och bättre arbetsmiljö. I planerna ingår även en utbyggnad av terminaler för enhetslaster.

Sammantaget beräknas de årliga genomsnittskostnaderna för nämnda slag av infrastrukturella investeringar till ca 325 milj. kr. under den närmaste tioårsperioden. Behovet under budgetåret 1979/80 beräknas till ca 280 milj. kr. Jag har då inte räknat in sådana större linjeombyggnader som nytt dubbelspår Älvsjö–Järna och inlandsbanans och andra trafiksvaga banors upprustning. Jag återkommer härtill senare. Investeringarna i huvudlinjernas kapacitet och standard möjliggör snabbare och effektivare transporter och utgör därmed ett väsentligt led i en strävan att öka järnvägens attraktionskraft inom såväl gods- som persontrafiken. Investeringarna bidrar också till ett effektivare utnyttjande av redan gjorda investeringar, vilket är angeläget från samhällsekonomiska utgångspunkter. Enligt min mening är det därför angeläget att SJ kan fullfölja sina planer i huvudsak.

Även om järnvägen redan är ett mycket säkert transportmedel är det enligt min mening angeläget att SJ:s säkerhetsinvesteringar prioriteras högt. SJ:s investeringsplaner omfattar också en intensifiering under de närmaste budgetåren av arbetet med att höja säkerheten. Utbyggnaden av det automatiska tågstoppet har börjat i Stockholmsområdet, där systemet beräknas kunna tas i drift partiellt under år 1979. Utbyggnaden fortsätter därefter i den takt som SJ:s resurser och tillverkarnas leveransförmåga medger. Utbyggnaden beräknas kosta totalt närmare 200 milj. kr. och beräknas vara klar budgetåret 1981/82 på de mest trafikerade huvudlinjerna och på resterande huvudlinjer under budgetåret 1983/84. Utbyggnaden av fjärrblockeringen beräknas fortsätta under hela 1980-talet liksom moderniseringen av ställverk på stationerna och förbättringen av vägskyddet. Trafikradion anknyts till den s. k. driftradion och ger förbindelse mellan lokförare och trafikledning. Ett utbyggt system med trafikradio kostar ca 20 milj. kr. Systemet kommer att tas i bruk successivt med början under budgetåret 1979/80. Fram till budgetåret 1981/82 kommer 550 dragfordon att vara utrustade med trafikradio. Driftradionätet kommer om fem à sex år att vara utbyggt på hela affärsbanenätet och även vissa delar av det ersättningsberättigade bannätet.

Sammanlagt beräknas behovet av säkerhetsinvesteringar till närmare 100 milj. kr. under budgetåret 1979/80. Ett investeringsbehov av motsvarande omfattning beräknas kvarstå under de närmast följande budgetåren. För den närmaste tioårsperioden beräknas behovet till ca 65 milj. kr. per år i medeltal.

Utöver investeringar i nämnda slag av anläggningar och materiel behöver SJ medel för att modernisera och rationalisera sina verkstäder och förråd, bygga ut sitt tele- och datanät, komplettera vissa försvarsberedskapsanläggningar etc. Vidare behövs en omfattande förnyelse av bussparken och på sikt

en kapacitetsförstärkning i färjetrafiken. Investeringsbehovet härför uppgår i genomsnitt till ca 165 milj. kr. per år under bedömningsperioden och lika mycket faller på budgetåret 1979/80.

SJ har i sin anslagsframställning anmält ett behov av att teckna nya aktier i sitt dotterbolag ASG. När jag har beräknat investeringarnas fördelning på olika objekthuvudgrupper för budgetåret 1979/80 har jag inte direkt räknat medel för en sådan höjning av aktiekapitalet. SJ har flera dotterbolag, som är verksamma inom transportområdet och som bör ses som integrerade delar i ett samordnat transportföretag. Det är angeläget att de olika delarna av SJ-koncernen har sunda utvecklingsbetingelser. I detta ingår att kunna anpassa verksamheten till förändringar i marknadsförutsättningarna, vilket i vissa fall kan kräva en förstärkning av det egna kapitalet. Det bör ankomma på regeringen att på framställning av SJ ge det bemyndigande som kan krävas för att med medel från investeringsanslaget öka aktiekapitalet i dotterbolag.

De investeringsplaner, som jag nu har redovisat, motsvarar ett behov av investeringsmedel om i genomsnitt ca 1 000 milj. kr. per år under den närmaste tioårsperioden. På budgetåret 1979/80 faller ca 960 milj. kr.

Behovet avser till övervägande del sådana investeringar som är angelägna för att SJ skall kunna erbjuda bra och prisvärda produkter, väl anpassade efter trafikanternas och transportköparnas behov och önskemål. En satsning på järnvägen måste innebära en hög prioritering av dessa investeringar. Naturligtvis måste SJ:s investeringsbehov vägas mot samhällets behov i övrigt och mot det budgetutrymme som finns tillgängligt. Trots det mycket strama budgetläget inför budgetåret 1979/80 har regeringen funnit starka skäl för en markerad satsning på järnvägen.

Den investeringsram som jag förordar för budgetåret 1979/80 innebär en väsentlig höjning jämfört med tidigare ramar. Utöver denna ram förordar jag att SJ – i enlighet med sin anslagsframställning – bemyndigas att träffa avtal om hyresköp av rullande materiel med EUROFIMA inom en ram av 15 milj. kr. Enligt min bedömning ger denna ökning av investeringsramarna SJ möjligheter att i allt väsentligt fullfölja de investeringsplaner, som jag har redovisat, till den del de avser budgetåret 1979/80.

Utöver dessa investeringsplaner omfattar SJ:s anslagsframställning för budgetåret 1979/80 några speciella projekt, som måste bedömas från samhällsekonomiska utgångspunkter och som det finns skäl att kommentera särskilt.

Regeringen har uppdragit åt SJ att projektera ett ytterligare dubbelspår på sträckan Älvsjö–Flemingsberg. Hösten 1978 lämnade SJ en delredovisning av detta uppdrag. Av redovisningen framgår att det ännu återstår åtskilligt kommunalt planarbete liksom projekteringsarbete. Kostnaderna har inte kunnat preciseras, men beräknas till ca 240 milj. kr. I 1978 års anslagsframställning har SJ begärt 26 milj. kr. för budgetåret 1979/80 för detta projekt. De totala kostnaderna för en dubblering av spårsystemet på sträckan Älvsjö–Järna beräknas till en miljard kronor. SJ har föreslagit att SJ:s andel av

totalkostnaderna finansieras med avskrivningsanslag.

Enligt vad jag har inhämtat pågår f. n. överläggningar mellan SJ och AB Storstockholms Lokaltrafik om lokaltrafikens framtida utformning i Stockholmsområdet. Bl. a. diskuteras möjligheterna att höja kapaciteten med längre tåg. Jag är bl. a. av detta skäl f. n. inte beredd att förorda medel för en dubblering av spårsystemet på den aktuella sträckan.

I avsnitt 4.2 har jag behandlat det framtida järnvägsnätets utformning. Jag har därvid föreslagit ett riksnät av banor på vilket persontrafik skall bibehållas inom det tidsperspektiv som kan överblickas nu. Riksnätet omfattar de delar av affärsbanenätet som har persontrafik samt vissa bandelar som tillhör det ersättningsberättigade bannätet. De senare omfattar mer än 2 400 bankm. Jag har vidare framhållit att det i många fall krävs en väsentlig upprustning av standarden på dessa bandelar och att jag har för avsikt att föreslå regeringen att SJ ges i uppdrag att utarbeta ett särskilt investeringsprogram för sådan upprustning.

Efter riksdagens beslut pågår sedan budgetåret 1976/77 en upprustning av inlandsbanan. De åtgärder som nu vidtas avser sådana arbeten på delar av sträckorna Storuman–Östersund samt Brunflo–Sveg, som ger en bättre banstandard, minskade underhållskostnader och modernare tågföringstekniska anordningar. SJ har i sin anslagsframställning för budgetåret 1979/80 beräknat de totala kostnaderna för en upprustning av inlandsbanan i hela dess sträckning till en standard som i persontrafik möjliggör hastigheter upp till 120 km/tim till storleksordningen 1 300 milj. kr. i 1979/80 års kostnadsnivå.

Med den avgränsning av det framtida järnvägsnätet som jag förordar och med den standardnivå som jag har funnit realistisk, blir upprustningskostnaderna åtskilligt lägre och en upprustning framstår som mer realiserbar. Jag föreslår således att sträckan Storuman–Östersund rustas upp till en standard, som medger att persontåg kan framföras med en största hastighet av 90 km/tim och att en axellast om 20 ton kan medges i godstrafik vid en största hastighet om 70 km/tim. Även sträckan Brunflo–Sveg bör rustas upp till nämnda godstrafikstandard. Kostnaderna för denna upprustning får preciseras närmare av SJ, men rent överslagsmässigt beräknar jag dem till mellan 300 och 400 milj. kr. Den takt med vilken upprustningen skall ske får bestämmas närmare när ett mer preciserat beslutsunderlag föreligger. I avvaktan härpå beräknar jag en medelsförbrukning för ändamålet om 15 milj. kr. för budgetåret 1979/80.

Utöver nämnda medel för inlandsbanans upprustning innefattar SJ:s långtidsbedömning även vissa andra investeringar som helt eller delvis berör det ersättningsberättigade bannätet. Investeringarna i rullande materiel berör naturligtvis också detta bannät. Detta gäller i högsta grad de nya dieselmotorvagnarna. Men SJ:s investeringsplaner omfattar även investeringar i bangårdar, terminaler, spårstandard, broar, signalanläggningar etc., som berör delar av det ersättningsberättigade bannätet. Med den avgränsning av

det ersättningsberättigade bannätet som jag förordat i avsnitt 4.3, så kan dessa investeringsplaner beräknas omfatta 44 milj. kr. budgetåret 1979/80 förutom upprustningen av inlandsbanan.

Enligt vad jag har inhämtat är vissa hastighetsbegränsningar aktuella i persontrafiken på delar av det ersättningsberättigade bannätet. Hastighetsnedsättningarna berör även sådana bandelar som enligt min bedömning bör behållas inom överblickbar tid, vilket strider mot den syn på ett väl fungerande riksnät, som jag har lagt fram i det föregående. För att återställa hastigheterna på dessa banor fordras såväl investeringsåtgärder som förstärkta underhållsinsatser. Inom den investeringsram som jag föreslår för budgetåret 1979/80 har jag räknat in ett särskilt utrymme om 5 milj. kr. för sådana åtgärder. Kostnaderna för underhållsarbeten på det ersättningsberättigade bannätet betalas över anslaget F 1. Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. I de anslag för budgetåren 1978/79 och 1979/80 som jag har förordat för detta ändamål finns enligt mina beräkningar ett utrymme för förstärkta underhållsinsatser på centrala delar av det ersättningsberättigade bannätet.

Investeringar i ersättningsberättigade järnvägslinjer skall inte förräntas. Detsamma gäller investeringar i försvarsberedskap, vilka jag efter samråd med cheferna för försvars- och handelsdepartementen beräknar till 4,5 milj. kr. budgetåret 1979/80. I årets budgetproposition (prop. 1978/79:100 bil. 22) har budgetministern förordat ett avskrivningsanslag för dessa ändamål om 66,3 milj. kr., vilket motsvarar ett i förhållande till fjolårets budgetproposition oförändrat anslag. Jag beräknar nu behovet av avskrivningsanslag till (44+15+5+4,5) 68,5 milj. kr.

Anslaget Järnvägar m. m. bör beräknas med hänsyn till att det bör finnas en marginal utöver investeringsramen för att göra det möjligt att öka medelsförbrukningen om konjunkturmässiga eller andra skäl påkallar det.

Med hänsyn till vad jag sålunda har anfört förordar jag att investeringsmedel för nästa budgetår anvisas enligt följande anslagsberäkning.

	milj. kr.
Beräknad medelsförbrukning budgetåret 1979/80	835,2
10 % marginal	83,5
Avgår beräknad ingående balans 1979-07-01	48,0
Anslag budgetåret 1979/80	**870,7**

4.5.3 Ostkustbanans förlängning

Jag vill i detta sammanhang även beröra frågan om en eventuell förlängning av ostkustbanan. Riksdagen beslöt i oktober 1971 (TU 1971:14,

rskr 1971:237) att frågan om en förlängning av ostkustbanan borde bli föremål för en klargörande utredning. Sedan Kungl. Maj:t i november 1972 uppdragit åt SJ att översiktligt klarlägga kostnaderna för och tänkbara tekniska lösningar vid olika alternativ till utbyggnad av en järnvägslinje mellan Härnösand/Kramfors och Umeå, redovisade SJ i augusti 1973 resultatet av utredningen.

Av utredningen framgår att de direkta investeringskostnaderna skulle komma att uppgå till ca 870 milj. kr. i 1973 års pris- och lönenivå. En förlängning av ostkustbanan skulle vidare innebära att godstrafik till och från Umeå–Örnsköldsviksområdena till större delen skulle komma att belasta inte bara ostkustbanan utan också linjen Gävle–Stockholm i stället för norra stambanan. Den ökning av tågantalet, som skulle bli en följd härav, kräver en höjning av linjekapaciteten. I första hand gäller detta sträckan Gävle–Uppsala. Kostnaden för denna följdinvestering har av SJ uppskattats till ungefär 2,5 milj. kr. Även på sträckan Uppsala–Stockholm skulle tågantalet komma att öka i en snabbare takt än vad SJ hittills räknat med. Detta torde medföra behov av en viss tidigareläggning av en spårutbyggnad mellan Märsta och Ulriksdal. Tidpunkten och kostnaderna härför var emellertid enligt SJ svårbedömbara.

Enligt min mening är en förlängning av ostkustbanan närmast en fråga dels om trafikkapaciteten på sikt på norra stambanan, dels om restidernas längd till och från de norrländska kuststäderna norr om Härnösand.

Även om sträckan Vännäs–Långsele är starkt trafikerad i dagsläget, hör den inte till de mest belastade enkelspåren i landet vad gäller antal tåg per dygn. Linjen har fortfarande en relativt stor outnyttjad kapacitet. SJ har således framhållit i sitt yttrande över motionerna 1971:930 och 1971:971 om ostkustbanans förlängning, att det finns enkelspåriga linjer i landet med ett avsevärt högre tågantal än det på linjen Vännäs–Långsele.

Enligt tillgängliga prognoser kan kvantiteten järnvägstransporterat gods beräknas öka med ca 4 % till år 1980 och transportarbetet med ca 5 % per år under perioden. För följande tioårsperiod kan man räkna med en årlig ökning av volymen med ca 3 % och av transportarbetet med ca 4 %.

Denna ökning kommer emellertid inte att resultera i en lika stor ökning av tågantalet. De moderna lok som successivt sätts in i trafikarbetet medger nämligen större tågvikter än tidigare loktyper. Det finns en tendens till att medellastvikten per vagn vid utnyttjande av nuvarande vagnpark årligen ökar. Dessutom ökas godsvagnarnas bärighet successivt genom att andelen fyraxliga vagnar blir allt större. Detta sammantaget innebär, att transporterad godsvolym per godstågsenhet kan bli större än f. n. och att det således blir möjligt att avveckla ökade godsmängder utan motsvarande procentuella ökning av tågantalet. I likhet med SJ bedömer jag det därför inte vara nödvändigt med ett dubbelspår på sträckan Vännäs–Långsele inom det tidsperspektiv, som nu kan överblickas. Skulle emellertid linjekapaciteten visa sig bli otillräcklig, finns det möjligheter att öka den med olika tekniska

åtgärder. Detta kan ske etappvis och blir avsevärt mindre kostnadskrävande än en förlängning av ostkustbanan.

I närheten av men dock inte i direkt anslutning till den planerade sträckningen av en förlängd ostkustbana ligger ett antal industrisamhällen såsom Köpmanholmen, Husum och Hörnefors, vilka representerar ett relativt stort godsunderlag. För industrier med behov av stora massgodstransporter, som det här gäller, kan naturligtvis direkt anslutning till järnvägsnätet vara av betydelse. Sådan anslutning är emellertid tekniskt möjlig att utföra utan att ostkustbanan förlängs. Jag återkommer till detta i det följande.

Den på grundval av en förlängd ostkustbana genererade ökningen av järnvägens godstrafik har av SJ för år 1985 prognostiserats till något över 1,0 milj. ton, motsvarande en merintäkt av totalt ca 52 milj. kr. enligt per den 1 januari 1973 gällande taxa. Ca 80 % av såväl godsvolym som merintäkter har beräknats komma från Örnsköldsviksområdet och i huvudsak från en industri i Husum.

För persontrafiken kommer en förlängning av ostkustbanan närmast att innebära en viss förkortning av de restider, som SJ räknar blir möjliga sedan pågående upprustningsarbete på norra stambanan avslutats, vilket beräknas ske i början av 1980-talet. För Örnsköldsvik och Umeå kan restidsförkortningen uppskattas till ca 2,5 tim. och från Luleå till ca 1,5 tim. för resor till och från Stockholm. En sådan restidsförkortning är naturligtvis i och för sig betydande. Den sammanlagda restiden kommer dock ändå att vara relativt lång, t. ex. Stockholm–Umeå ca 7,5 tim. och Stockholm–Luleå 12 à 13 tim. Detta torde innebära att enbart restidsförkortningen inte kan beräknas få någon större inverkan på resebenägenhet med tåg, allra helst som flyget ger goda dagförbindelser med möjlighet till fram- och återresa samma dag i de nämnda relationerna. I sin utredning räknar dock SJ med, att en förlängd ostkustbana i initialskedet skulle ge en ökning av antalet resor mellan Stockholm och kuststäderna norr om Härnösand på ca 12 % och merintäkter för år 1985 på ungefär 6 milj. kr. enligt per den 1 januari 1973 gällande taxa.

Vid antagandet av att en eventuell ny linjesträckning kan tas i drift fr. o. m. år 1985 – projekterings- och byggnadstiden har av SJ beräknats till mellan fem och sex år – kan merintäkterna under första driftåret uppskattas till 58 milj. kr. vid 1973 års taxe-, pris- och lönenivå, medan kapitalkostnader för fasta anläggningar och driftmerkostnader beräknas uppgå till 70 milj. kr. resp. 40 milj. kr. En förlängd ostkustbana ger alltså transportekonomiskt underskott på ca 52 milj. kr. under det första driftåret (år 1985).

En förlängning av ostkustbanan har enligt min uppfattning begränsade positiva regionalekonomiska och näringspolitiska effekter. Förbättringarna hänför sig främst till persontrafiken genom de restidsförkortningar, som en förlängning möjliggör. Effekten härav är dock begränsad med hänsyn till att en betydande del av resorna sker med nattåg och att det finns möjlighet att

utnyttja flyg i berörda relationer för resor på dagtid med krav på snabbhet. Vad gäller godstrafiken till och från de större industrierna inom det område, som skulle beröras av en förlängd ostkustbana, finns – som jag tidigare nämnt – andra lösningar. Jag tänker då närmast på möjligheterna att anlägga industrispår med anknytning till redan befintligt järnvägsnät eller att utnyttja enhetslasttekniken. Den senare tekniken har ju utvecklats avsevärt under senare år och kan ofta tillgodose industrins transportbehov med järnväg utan att industrispår behöver byggas. Sådana lösningar är både enklare och billigare än att bygga en helt ny järnväg mellan Härnösand och Umeå.

När det gäller frågan om industrispår lämnade SJ i april 1974 efter Kungl. Maj:ts uppdrag en utredning av de ekonomiska och driftmässiga förutsättningarna för att anlägga ett industrispår till Mo och Domsjö AB:s anläggningar i Husum. Utredningen har i enlighet med uppdraget genomförts tillsammans med berörda industriföretag, Örnsköldsviks kommun, länsstyrelsen i Västernorrlands län och arbetsmarknadsstyrelsen.

Totalkostnaden beräknades i 1974 års prisnivå till 68 milj. kr., varav huvuddelen, ca 59 milj. kr., skulle falla på arbetsmarknadsstyrelsen. Arbetsmarknadssituationen i regionen har hittills inte varit sådan att det motiverat igångsättning av arbetena. I 1979 års prisnivå uppskattas totalkostnaden till ca 100 milj. kr.

Vid en förlängd ostkustbana kommer enligt min uppfattning linjen Mellansel–Örnsköldsvik i princip att sakna betydelse. Det kan således bli aktuellt att helt upphöra att trafikera denna linje. Med stor sannolikhet kommer också driftform och driftförhållanden för i första hand persontrafiken på linjen Långsele–Härnösand att påverkas. Detta tillsammans med att person- och godståg kommer att flyttas över från stambanan till ostkustbanan kommer att medföra personalminskningar framför allt i inlandsorterna Ånge, Långsele, Mellansel och Vännäs men även vid stationerna på sträckan Långsele–Härnösand. Även om antalet sysselsättningstillfällen kommer att öka vid Örnsköldsvik och Umeå, motsvarar denna ökning inte minskningen på de nämnda orterna. Nettoeffekten kan beräknas bli en minskning av ett 30-tal sysselsättningstillfällen.

En summering av de olika effekterna av en förlängning av ostkustbanan ger vid handen att mycket begränsade förbättringar transportmässigt sett erhålls till en för samhället hög kostnad. En förlängning för dessutom med sig bieffekter i form av minskat antal sysselsättningstillfällen i vissa inlandsorter. Den samlade utvärdering, som jag har gjort av den här frågan, har därför lett mig till slutsatsen, att en förlängning av ostkustbanan inte kan vara något samhällsintresse under överskådlig framtid. I anledning härav och under hänvisning till vad jag tidigare har anfört beträffande bl. a. norra stambanans beräknade framtida kapacitetsförhållande och möjligheterna för industrier att skapa alternativa transportlösningar, är jag inte beredd att tillstyrka en fortsatt och mera detaljerad utredning om en förlängning av ostkustbanan.

5 Vägtrafiken

5.1 Vägpolitiken

5.1.1 Utgångspunkter

Riksdagen behandlade den framtida vägplaneringen m. m. hösten 1977 (prop. 1977/78:10, TU 1977/78:10, rskr 1977/78:95). Riksdagen godtog därvid förslag beträffande bl. a. förändringar i vägplaneringssystemet och inrättandet av beredningsgrupper på länsnivå. Riksdagen förklarade sig emellertid inte beredd att ta ställning till den i propositionen föreslagna inriktningen av de framtida väginvesteringarna. Enligt riksdagen var det nödvändigt att ett långsiktigt vägpolitiskt program först lades fram. Hur ett sådant program närmare skulle utformas angav riksdagen inte.

Dagens vägplanering är baserad på samhällsekonomiska överväganden. Kännetecknande för en sådan planering är att såväl planeringsorganisation som planeringens innehåll och bedrivande är så utformad att frågor rörande vägåtgärders art, utformning och inbördes prioritering blir allsidigt bedömda. Härmed garanteras att den samhällsekonomiska målsättningen blir styrande för planeringen. Planeringen måste emellertid ske med utgångspunkt från vissa förutsättningar. En sådan utgör en bedömning av det troliga framtida ekonomiska utrymmet, en annan de rådande samhällsvärderingarna av de olika aspekter som skall beaktas i planeringen. Det gäller bl. a. trafiksäkerhets-, miljö-, framkomlighets- och bärighetsaspekter. De båda senare har betydelse inte minst från regionalpolitisk synpunkt.

Under år 1978 har en revidering skett av de tidigare flerårs- och fördelningsplanerna och nya planer avseende perioden 1979–1988 har upprättats. Revideringen har skett inom ramen för det ändrade vägplaneringssystemet. Genom att vägplaneringen numera omfattar ett bättre beslutsunderlag, som för varje aktuellt vägbyggnadsobjekt ingående beskriver de samhällskonsekvenser som ett genomförande av objektet medför, har myndigheter och organ i större utsträckning än tidigare möjlighet att aktivt delta i planeringen. För varje vägobjekt har sålunda, förutom de rent väg- och trafikbundna effekterna som trafiksäkerhet och framkomlighet, även effekter som rör regionalpolitiken, miljö- och naturvården, markanvändningen etc. belysts.

Genom det nya vägplaneringssystemet och den regionala trafikplaneringen har förutsättningar skapats för att i ökad utsträckning samordna vägplaneringen med övrig samhällsplanering, såsom den regionalpolitiska planeringen och kommunernas fysiska planering. En betydelsefull faktor för vägplaneringens samordning med den regionala utvecklingsplaneringen är dessutom att länsstyrelserna numera fått bemyndigande att fastställa flerårsplan för länsvägar. Vidare har tillskapandet av fasta beredningsgrupper på länsnivå visat sig vara utomordentligt betydelsefullt dels när det gäller att

utarbeta underlag som beskriver samhällskonsekvenserna av olika vägprojekt, dels i själva prioriteringsfasen av planeringen.

Sammantaget anser jag att det nuvarande vägplaneringssystemet borgar för ett resultat som ligger väl i linje med den allmänna inriktning av trafikpolitiken som jag tidigare angett.

Inför revideringen av flerårs- och fördelningsplanerna utfärdades i februari 1978 förordningen (VVFS 1978:01) om flerårsplan och fördelningsplan rörande väg- och gatuhållning. Enligt förordningen skall en samhällsekonomisk angelägenhetsgradering av väg- och gatubyggnadsföretagen vara vägledande vid upprättandet av flerårs- och fördelningsplanerna. Därvid skall särskilt beaktas sambandet mellan vägplanering, regional trafikplanering, länsplanering och fysisk samhällsplanering. Åtgärder som kan antas höja trafiksäkerheten har getts hög prioritet. Även mindre omfattande åtgärder som utbyggnad av särskilda körfält för vänstersvängande trafik skall prövas ingående. Ytterligare åtgärder som i förordningen framhållits som angelägna är åtgärder som förbättrar den kollektiva trafikstandarden, åtgärder på det mindre och medelstora vägnätet som underlättar jord- och skogsbrukets samt det övriga näringslivets transporter och åtgärder för att minska trafikinskränkningar under tjällossningstid. Beträffande grusvägnätet har målsättningen i förordningen uttryckts så att det bör vara en strävan att vägar med mer än 250 fordon per årsmedelsdygn förses med beläggning.

Förordningen om de nya flerårs- och fördelningsplanerna ger således uttryck för en klar strävan att öka trafiksäkerheten men också möjliggöra väsentliga insatser dels för kollektivtrafiken, dels på det lågtrafikerade mindre och medelstora vägnätet. Insatser på detta vägnät är nödvändiga för att förbättra näringslivets transportförutsättningar och för att öka tillgängligheten till arbete, service m. m. för glesbygdsbefolkningen.

Samtidigt som flerårs- och fördelningsplaner upprättats har även i denna planeringsomgång särskilda förteckningar tagits fram över vägobjekt som är lämpliga att utföra dels som förbättringsarbeten med vägverkets driftmedel, dels som beredskapsarbeten. Dessa förteckningar avser en femårsperiod. Man har därigenom i ett sammanhang fått en total bild över det förväntade framtida vägbyggandet.

Uppläggningen av och innehållet i den nu genomförda planeringen innebär enligt min mening ett stort steg framåt i strävandena att decentralisera statlig planering och att få till stånd en samordning av sektorplanering med övrig planering.

Vägplaneringen har således nått ett utvecklingsskede som innebär att det enligt min mening skulle vara olämpligt om statsmakterna gick in med en mer långtgående styrning av denna än vad som f. n. sker genom den typ av allmänna direktiv som ges inför varje planeringsomgång. Det är väsentligt att inte centralisera en i dag långt driven decentraliserad planering. Vägverket har under senare år som underlag för sina anslagsframställningar gett förslag till direkt operativa mål som skulle ingå i ett vägpolitiskt program. Jag kan ha

förståelse för att den ansvariga myndigheten vill ha så konkret uttalade mål som möjligt för väghållningens olika delar för att planeringen av verksamhet och resurser skall underlättas. Det bör emellertid framhållas att antagande av de mål som vägverket har angett skulle innebära en årlig ökad belastning på statsbudgeten av ca 400 milj. kr. samt en därefter årlig mer eller mindre automatisk uppräkning av väganslagen. Ett sådant system innebär att regering och riksdag får en minskad rörelsefrihet vid den årliga budgetprövningen. Det nuvarande planeringssystemet med bakomliggande allmänna direktiv ger vidare kommuner och länsorgan möjlighet att spela den viktiga roll som de har i vägplaneringen, nämligen att bedöma vad som med utgångspunkt från förhållandena i den egna regionen är den bästa framtida konkreta satsningen på vägsidan. Man måste självklart förutsätta att kommuner och länsorgan har en betydligt bättre kännedom än statsmakterna om väg- och trafikförhållandena i den egna regionen. Trafikutskottet (1977/78:10) uttalade också i anslutning till behandlingen av vägplaneringsfrågorna m. m. i december 1977 att det är särskilt betydelsefullt att skapa förutsättningar för regionala och lokala myndigheter och organ att aktivt delta i vägplaneringen.

I slutet på 1950-talet och i början av 1960-talet diskuterades om inte statsmakterna borde ta ställning till någon form av vägplan för landet. Detta skulle innebära att regering och riksdag bestämde när och till vilken standard olika vägavsnitt skulle utbyggas. Enligt min mening skulle ett sådant förfarande medföra att vägplaneringen i dess nuvarande form blev överflödig. Kvar skulle i stort sett stå enbart produktionsplaneringen av vägobjekten.

Enligt min uppfattning, baserad bl. a. på vad jag i det föregående har anfört, bör en vägpolitik formuleras mot bakgrund av de nu genomförda ändringarna i vägplaneringssystemet, dvs. ändringar som har medfört en mer decentraliserad och samhällsekonomiskt inriktad planering. Därmed finns det inte längre behov av någon detaljerad styrning av vägbyggnadsverksamheten från statsmakternas sida.

Under år 1978 har en planering genomförts inom ramen för detta förbättrade planeringssystem. Planeringen har resulterat i nya flerårs- och fördelningsplaner. Kommuner och länsstyrelser och vägverk har således gemensamt utarbetat ett konkret framtida vägprogram i form av tioåriga flerårs- och fördelningsplaner. Dessa planer baseras på samhällsekonomiska avvägningar utifrån de speciella förutsättningar som gäller i skilda regioner i landet och har som utgångspunkt en planeringsnivå och inriktning som angavs i bakomliggande direktiv. Planerna baseras på de av vägverket år 1975 fastställda kriterierna för utformning av vägobjekt. Dessa nya kriterier har varit en nödvändig och lämplig anpassning till inriktningen av väghållningen under senare år.

Jag anser att man skall värna om och vidareutveckla detta planeringsförfarande. Jag förutsätter att vägverket med utgångspunkt från nu vunna erfarenheter, liksom hittills, successivt förbättrar planeringen i samråd med

övriga intressenter och i enlighet med de intentioner som ligger bakom det ändrade vägplaneringssystemet.

Jag avser att i det följande närmare redovisa resultatet av den hittillsvarande inriktningen av väghållningen, innehållet i de nya flerårs- och fördelningsplanerna samt den inriktning som enligt min mening bör gälla för den framtida väghållningen.

5.1.2 Hittillsvarande inriktning av väghållningen

Under den gångna femårsperioden 1974–1978 har till byggande och drift av statliga, kommunala och enskilda vägar och gator anslagits statsmedel till ett belopp av ca 17,3 miljarder kr. i löpande priser. Hälften av medlen, eller ca 8,9 miljarder kr., har därvid avsett driftverksamheten. För statsvägnätet har under perioden anvisats 6,5 miljarder kr. till byggande av vägar och 7,1 miljarder kr. till drift.

Den prioritering av driftverksamheten som under senare år har skett återspeglar den stora betydelse som såväl riksdag och regering som vägverket har ansett att denna verksamhet har, inte minst för att en betydande del av driftåtgärderna är direkt trafiksäkerhetsinriktade. Exempel på detta utgör snöplogning, halkbekämpning, förnyelse av slitlager och vägmarkering. Regeringen har i årets budgetproposition föreslagit en fortsatt satsning på driftverksamheten.

Trots att huvuddelen av anslagen har avsett driftverksamheten har betydelsefulla investeringar också kunnat ske i vägnätet. Investeringarna har därvid i första hand inriktats på att bygga ut och rusta upp landets huvudvägnät, dvs. det vägnät som f. n. utnyttjas för ca 75 % av trafikarbetet. Den satsningen gör att vi f. n. har ca 110 mil motorvägar och motortrafikleder medan ytterligare ca 15 mil är under byggnad. Satsningen har vidare inneburit att inte mindre än 80 % av huvudvägnätet har en högsta tillåten hastighet på 90 km/tim eller mer.

Den stora satsning som har skett på huvudvägnätet och då främst på riksvägarna har inneburit att investeringarna på de mindre och medelstora vägarna har måst begränsas.

Sammantaget har de gångna årens investeringar i statsvägnätet inneburit att vi f. n. har ett huvudvägnät med i stort sett god framkomlighet. Sålunda uppgår den genomsnittliga reshastigheten på detta vägnät till knappt 80 km per timme, medan motsvarande siffra för hela statsvägnätet är något över 70 km per timme. Om man ser till landets totala vägnät kan man konstatera att ca hälften av allt trafikarbete sker på vägar med en genomsnittlig reshastighet under 70 km per timme. De vägar som framför allt har låg reshastighet är vägar där kommunerna är väghållare, och enskilda vägar, men även belagda vägar med dåliga siktförhållanden och grusvägar på statsvägnätet. Det finns dessutom vissa regioner i landet som på sitt vägnät har väsentligt lägre reshastighetsstandard än genomsnittligt för landet.

Den genomsnittliga olyckskvoten på statsvägnätet, vilken utgör ett mått på detta vägnäts trafiksäkerhetsstandard, uppgår till ca 0,75 olyckor per miljoner fordonskm. Även beträffande olycksnivån föreligger det väsentliga skillnader mellan olika regioner i landet. Framför allt är antalet polisrapporterade olyckor mycket högt inom de områden där kommunerna är väghållare. Detta är också fallet på statsvägnätet vad avser tätortsvägar och smala vägar. På dessa vägar där trafikarbetet endast uppgår till ca 18 % av det totala trafikarbetet förekommer sålunda inte mindre än 36 % av antalet polisrapporterade olyckor på hela statsvägnätet.

F. n. sker ca 99 % av trafikarbetet på vägar som normalt är upplåtna för 10 tons axeltryck och 16 tons boggitryck. Av statsvägnätet är 93 % av väglängden upplåtet för detta axel- och boggitryck. Av detta vägnät berörs emellertid 15 % årligen av restriktioner för tunga fordon under tjällossningsperioden. Dessa vägar har ofta stor betydelse för den lokala och regionala transportförsörjningen.

Andelen belagd väg har under senare år ökat med ca en procent per år eller ca 1 000 km. F. n. uppgår beläggningsandelen till 54 %. Av de vägar som inte är belagda har ca 70 mil väg en trafik som överstiger 500 fordon per dygn medan ca 480 mil har en trafik mellan 250 och 500 fordon per dygn. Grusvägarna är emellertid ojämnt fördelade över landet med en stark koncentration till skogslänen. Vägar med bärighetsproblem är också i stor utsträckning grusvägar.

5.1.3 Inriktning enligt flerårs- och fördelningsplanerna

Det är mot bakgrund av den i föregående avsnitt av mig redovisade vägstandarden som den i förordningen angivna inriktningen inför upprättandet av flerårs- och fördelningsplanerna för den närmaste tioårsperioden får ses. Som jag tidigare har redovisat har i första hand angelägenheten av trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder betonats, kompletterat med en satsning på de mindre och medelstora vägarna samt på kollektivtrafiken.

En utvärdering av de upprättade flerårsplanerna ger vid handen att ca 70 % av de framtida investeringarna avser åtgärder på riksvägnätet och ca 30 % åtgärder på länsvägnätet. Om man även tar hänsyn till antaganden om storlek och fördelningen av beredskapsmedel och andra konjunkturstimulerande medel samt de driftmedel som avsätts till mindre förbättringsarbeten kan man emellertid konstatera att över 50 % av de beräknade framtida väginvesteringarna kommer att avse åtgärder på länsvägnätet.

Kommuner och länsstyrelser har, för de vägobjekt som har tagits upp i flerårsplanerna, angett de olika effekter som de bedömt vara mest väsentliga. En fördelning av vägobjektens kostnader på dessa effekter visar att ungefär en fjärdedel av kostnaderna ger trafiksäkerhetshöjande effekter. Mellan 15 och 20 % av kostnaderna ger vidare effekter av regionalpolitisk betydelse vari innefattas bl. a. förbättrad bärighet på vägarna. Mellan 10 och 20 % av

kostnaderna avser förbättrade förhållanden för bl. a. gång- och cykeltrafiken. Också åtgärder för att minska restiden på vägarna har haft stor betydelse vid prioriteringen av vägobjekt i flerårsplanerna.

Sammanfattningsvis har kommuner och länsstyrelser framhållit effekter som trafiksäkerhet, regionalpolitik och restidsminskning som de mest väsentliga när det gäller såväl riks- som länsvägobjekt. För länsvägar har vidare i stor utsträckning effekter för bl. a. gång- och cykeltrafik beaktats. Miljöeffekterna har bedömts vara mer väsentliga vid prioriteringen av riksvägobjekten. I flerårsplanerna ingår byggande av förbifarter samt ombyggnad och förbättring av genomfarter i ca 200 tätorter, åtgärder som bedöms medföra förbättringar av trafiksäkerheten och miljön i dessa orter.

Motorvägsbyggandet kommer enligt flerårsplanerna att minska framöver. Under den kommande tioårsperioden beräknas ca 7 mil motorväg komma att börja byggas.

Även i fördelningsplanen för statskommunala vägar och gator har trafiksäkerhetsåtgärder av kommuner prioriterats så att en fjärdedel av den totala satsningen ger direkta trafiksäkerhetseffekter. Därutöver har prioriterats åtgärder som ger effekter för kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken. Även miljö- och framkomlighetseffekter har tillmätts stor betydelse. Här föreligger emellertid en skillnad mellan olika kommuner. I de större kommunerna har miljöeffekterna betraktats som mest väsentliga medan i mindre kommuner, där trafiken är av mindre omfattning och sålunda inte ger upphov till några nämnvärda miljöstörningar, i stället framkomligheten ansetts mer väsentlig.

Mot bakgrund av vad ovan anförts kan konstateras att de nya flerårs- och fördelningsplanerna för perioden 1979–1988 ligger väl i linje med den inriktning som har angetts i förordningen om flerårsplan och fördelningsplan rörande väg- och gatuhållning.

5.1.4 Statsbidrag till cykelvägar

Cykeltrafiken svarar för en mycket liten del av det totala trafikarbete som utförs i tätorterna. Sett till mängden av förflyttningar och dessas fördelning på olika förflyttningssätt sker dock ungefär hälften av alla förflyttningar till fots eller med cykel i vissa tätorter. Cykeln har således en stor uppgift att fylla när det gäller att tillgodose skilda transportbehov. Cykeltrafiken är vidare måttligt utrymmeskrävande, miljövänlig och energisnål. Från samhällssynpunkt föreligger därför flera skäl att stödja cykeltrafiken.

Riksdagen begärde år 1972 (TU 1972:14, rskr 1972:250) en utredning som skulle föreslå åtgärder för att skapa bättre förutsättningar för cykeltrafiken. I anledning härav uppdrog regeringen åt statens vägverk och trafiksäkerhetsverket att i samråd med statens planverk utreda frågan. Sedan uppdraget redovisats i rapporten "Cykeln i stadens trafiknät", tillkallade regeringen år

1976 en särskild utredare med uppdrag att utreda frågan om ökat statligt stöd till cykeltrafiken.

Den s. k. cykeltrafikutredningen (1976:04) föreslog i betänkandet (Ds K 1978:7) Statsbidrag till cykelvägar att kommunerna skall kunna få statsbidrag till anläggningar för cyklismen. Sådana bidrag borde enligt utredningen leda till ett ökat intresse för cykeltrafikåtgärder. Remissinstanserna var övervägande positiva till utredningens förslag. Betänkandets sammanfattning samt remissammanställning över betänkandet fogas till protokollet som *bilaga 12*.

Trots att de nya flerårs- och fördelningsplanerna i väsentlig utsträckning innefattar åtgärder som främjar gång- och cykeltrafiken anser jag att skäl nu talar för att även särskilda anläggningar för cykeltrafik kan bli bidragsberättigade.

Regeringen har tidigare i år bl. a. på förslag av statskontrollkommittén i betänkandet (Ds Kn 1979:3) Ökat kommunalt väghållningsansvar bemyndigat mig att tillsätta en särskild utredning med uppgift att göra en total översyn av de bestämmelser som gäller för statsbidragsgivningen till kommunernas väg- och gatuhållning. Härvid kommer också frågan om statsbidrag till cykelvägar att behandlas. Utan att invänta utredningens resultat anser jag att förutsättningar bör skapas för en statsbidragsgivning till cykelvägar. Förutom den nuvarande statliga bidragsgivningen till viss väg- och gatuhållning skulle därmed samtliga kommuner kunna erhålla bidrag för cykeltrafikanläggningar.

I enlighet med cykeltrafikutredningen och flertalet remissinstanser bör statsbidrag utgå till kommuner för byggande av cykelvägar och till andra typer av åtgärder för att underlätta cykeltrafik. Bidraget bör utgå med 50 % av kostnaderna för anläggningar som ligger utanför exploateringsområden och statens väghållaransvar. Ett villkor för bidrag bör vara att cykelvägarna tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov. Det bör åvila länsstyrelserna att upprätta erforderliga planer som underlag för bidragsgivningen och att besluta om till vilka cykelvägsobjekt bidrag skall utgå. Jag vill understryka att detta inte är att se som någon ny bidragsform utan fastmer som en utvidgning av den nuvarande statsbidragsgivningen till viss kommunal väg- och gatuhållning.

Jag avser att under innevarande år föreslå regeringen en förordning som reglerar bidragsgivningen i enlighet härmed. Förslag om den nivå som statsbidragsgivningen totalt bör ligga på kommer därefter att föreläggas riksdagen i nästa års budgetproposition.

5.1.5 Den framtida inriktningen av väghållningen

Som jag tidigare har angett har såväl riksdag och regering som vägverket prioriterat driftverksamheten inom väghållningen under senare år. Utvecklingen av driftanslaget har medfört att servicearbetena har kunnat ligga på en

oförändrad nivå. Detta är arbeten som direkt påverkar trafikanternas säkerhet och framkomlighet. Underhållet av vägnätet har vidare kunnat ske i en tillfredsställande omfattning på de flesta områden.

Den femåriga verksamhetsplan avseende åren 1979–1983 – femårsplan drift – som vägverket upprättat under år 1978 är baserad på förutsättningarna att serviceåtgärder kan utföras i erforderlig utsträckning för att upprätthålla trafiksäkerhet och framkomlighet samt att underhållsåtgärder kan ske i en omfattning som svarar mot den förslitning som sker av vägnätet. Vidare förutsätts att förbättringsåtgärder kan ske i en utsträckning så att driftpersonalen erhåller en årsbalanserad sysselsättning.

Parallellt med verksamhetsplanen har vägverket genomfört en resursdimensionering av driftorganisationen. Denna dimensionering grundar sig på de service- och underhållsåtgärder som 1979 års anslag medger och har som huvudprincip haft att servicestandarden skall kunna upprätthållas och verkets egen driftpersonal ges en rationell och meningsfull sysselsättning.

Den genomförda verksamhetsplaneringen och resursdimensioneringen har gett ett värdefullt underlag för den närmaste femårsperiodens driftverksamhet. I årets budgetproposition har regeringen föreslagit en nivå på driftanslaget som möjliggör att 1979 års volym på verksamheten kan bibehållas. En förutsättning för en fortsatt hög ambitionsnivå för driftverksamheten är dock också att de pågående rationaliseringarna fortsätter. Det gäller därvid rationaliseringar på såväl maskinsidan som vad avser arbetsmetoder och organisation.

Vi har i dag ett relativt väl utvecklat vägnät. Dess utnyttjande och vidmakthållande är i stor utsträckning beroende av de driftinsatser som görs. Jag anser därför att *en förutsättning för ett väl fungerande framtida vägtransportsystem är en fortsatt prioritering av driftverksamheten.* Pågående forsknings- och utvecklingsarbete med att kartlägga olika driftåtgärders effekter för trafikanterna kommer härvid att ge ett underlag som möjliggör att på ett bättre sätt än f. n. avgöra i vilken utsträckning en sådan prioritering bör ske gentemot byggnadsverksamheten.

Som underlag för den perspektivplanering som vägverket bedrivit under senare år har bl. a. vägnätets trafiksäkerhets- och framkomlighetsstandard kartlagts i olika delar av landet. Jag har i det föregående gett exempel på de resultat som därvid har erhållits. Jag har vidare antytt att det förekommer tämligen stora regionala skillnader i fråga om dessa standardkomponenter mellan olika län. Sålunda finns det län som har en olycksnivå enligt polisrapporteringen som ligger 25–30 % över riksgenomsnittet medan andra län har en nivå som ligger 15–20 % under genomsnittet. Den genomsnittliga reshastighetsstandarden varierar mellan olika län från ca 65 km per timme till 75 km per timme. Variationen i reshastighet är vidare ca 50 % större mellan landets arbetsmarknadsregioner än mellan olika län.

Mot denna bakgrund kan två principellt skilda inriktningar av de framtida väginvesteringarna väljas. En innebär en strikt effektivitetsinriktning, dvs.

att försöka uppnå så stora förbättringar av trafiksäkerhet, framkomlighet, bärighet och miljö som möjligt med tillgängliga resurser. Det innebär sannolikt att de regionala skillnaderna i den nuvarande vägtrafikstandarden kommer att bestå eller accentueras. Ett annat alternativ är att så långt möjligt försöka utjämna de regionala skillnaderna i transportstandarden. En sådan inriktning medför att man totalt sett för landet får en lägre trafiksäkerhets- och framkomlighetshöjning än vid en effektivitetsinriktad satsning. Å andra sidan kan man på sikt garantera människor och företag i landets olika delar en vägstandard som i väsentliga delar är lika.

Jag avser att i följande avsnitt redovisa min syn på inriktningen av de framtida väginvesteringarna. Jag kommer därvid att behandla trafiksäkerhets-, tillgänglighets- och miljöaspekterna. I anslutning till tillgänglighetsaspekten kommer jag även att ta upp beläggnings- och bärighetsfrågorna. Trafiksäkerhetsfrågorna på bredare basis – innefattande även trafikant- och fordonssidan – tar jag upp till behandling i avsnitt 5.2.

Trafiksäkerhet

Flertalet väghållningsåtgärder påverkar trafiksäkerheten. Investeringsåtgärder av typ byggande av förbifartsleder kring mindre och medelstora tätorter ger exempelvis erfarenhetsmässigt en olycksminskning på 30–50 %. Ombyggnad och förbättring av vägar utanför tätorterna minskar som regel olyckorna med 20–30 %. Även direkta punktinsatser kan ge stora trafiksäkerhetsvinster. Åtgärder i form av extra körfält för vänstersvängande trafik och belysning i vägkorsningar reducerar var för sig olycksantalet med upp till 25–50 %.

Vad gäller åtgärder inom driftverksamheten har en minskning av tiden mellan uppkommen halka och utförd snöröjning eller halkbekämpning visat sig ha stor betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. Vidare har vägverkets försök med vägkantsreflektorer på snöstör visat sig reducera olyckskvoten med ca 20 % vid dagsljus och 15 % under mörker. Generellt sett torde enligt min mening en fortsatt prioritering av driftverksamheten kombinerat med en intensifierad forsknings- och utvecklingsverksamhet inom området ge goda förutsättningar för ett från trafiksäkerhetssynpunkt fruktbärande resultat. Vid genomförandet av denna forsknings- och utvecklingsverksamhet torde statens väg- och trafikinstitut (VTI) kunna spela en betydande roll. Jag kommer att närmare behandla VTI:s framtida verksamhet i samband med att jag redogör för min syn på forsknings- och utvecklingsfrågorna (kap. 9).

Vägverket har i sina senare anslagsframställningar diskuterat nivåer för den framtida vägbyggnadsverksamheten utifrån en målsättning som innebär att antalet trafikolyckor inte skall öka i framtiden, dvs. en effektivitetsmålsättning. För att nå målsättningen att antalet trafikolyckor inte skall öka krävs enligt vägverket bl. a. en ökad satsning på vägbyggandet.

Behovet av ökade vägbyggnadsinsatser är emellertid beroende av dels vilka

åtgärder som kommer att göras inom driftverksamheten på vägområdet, dels omfattningen av andra trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder. Med vissa antaganden beträffande dessa båda områden förutser vägverket att den vägbyggnadsvolym som motsvarar den som inryms i de upprättade flerårsplanerna inte kommer att kunna förhindra en ökning av antalet olyckor.

För egen del vill jag framhålla att trafikolycksutvecklingen självfallet är beroende både av vägbyggnadsåtgärder och av andra trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder.

Jag vill erinra om att antalet trafikolyckor under senare år varit i stort sett oförändrat trots det kraftigt ökade trafikarbete som skett. Som jag tidigare har redovisat innefattar de upprättade flerårs- och fördelningsplanerna också en markerad satsning på trafiksäkerheten. Under år 1978 har, som jag närmare redovisat i årets budgetproposition, vidare anslagits beredskapsmedel och andra konjunkturstimulerande medel till vägsektorn i stor omfattning. Som exempel kan nämnas de insatser som kommer att kunna göras på väg E 6 i norra Halland.

När det gäller driftåtgärder har – som tidigare nämnts – i budgetpropositionen föreslagits en nivå för år 1980 som möjliggör att 1979 års driftverksamhetsvolym kan bibehållas.

Den statsbidragsgivning som jag tidigare har föreslagit för utbyggnad av cykelvägar liksom den satsning som kan förväntas av kommunerna på trafiksaneringsområdet kommer också att verksamt bidra till en reduktion av antalet trafikolyckor. Framför allt gäller det olyckor där oskyddade trafikanter är inblandade.

Enligt min mening måste *tillgängliga resurser inom vägsektorn på mest effektiva sätt användas för att minska antalet olyckor på vägarna.* Den inriktning som de nya flerårs- och fördelningsplanerna återspeglar liksom övriga planerade och förväntade åtgärder kommer att innebära en ökad satsning på trafiksäkerhetsområdet.

I detta sammanhang vill jag särskilt nämna att trafiksäkerhetsfrågorna i vid bemärkelse är föremål för en omfattande översyn inom trafiksäkerhetsutredningen. Utredningens slutbetänkande kan förutsättas ge underlag för en allsidig bedömning av åtgärder för att förebygga och minska antalet trafikolyckor.

Tillgänglighet

Väg- och gatunätet utgör landets mest vittförgrenade transportsystem. Nästan alla hushåll kan nås av en vägtransport. Totalt i landet finns ca 400 000 km vägar och gator. Det är emellertid inte enbart väg- och gatunätets utsträckning som är bestämmande för den tillgänglighet som detta ger utan fastmer den färdhastighet och den lastförmåga som vägnätet medger.

Som jag tidigare har angett medger huvudvägnätet generellt sett en hög medelreshastighet. Bärighetssituationen är också i stort sett god på detta

vägnät. Det sekundära och tertiära vägnätet har emellertid en klart sämre standard när det gäller faktorer som reshastighet och bärighet. Andelen belagd väglängd är fortfarande låg när det gäller detta vägnät. Detta har naturligtvis sin grund i att enbart ca 25 % av trafikarbetet sker på det mycket vidsträckta sekundära och tertiära vägnätet.

Det sekundära och tertiära vägnätet fyller emellertid en stor funktion när det gäller att ge människor i glesbygd möjlighet att nå kvalificerad service och en differentierad arbetsmarknad. Framkomligheten på detta vägnät har också stor betydelse för näringslivet. Dålig bärighet och tjälskador leder oftast till ökade transportkostnader.

I den fortsatta vägplaneringen bör större vikt än f. n. läggas vid att förbättra människors levnadsbetingelser i olika delar av landet genom att öka tillgängligheten till service och arbete. Ett underlag som belyser dessa levnadsbetingelser finns i bl. a. länsplaneringen. *Planering och utbyggnad av vägnätet bör enligt min mening ske utifrån målsättningen att minska restiden och därmed öka tillgängligheten för de människor som har låg tillgänglighet till service och arbetsmarknad.* En sådan målsättning torde framför allt innebära satsningar på det sekundära och tertiära vägnätet men även delar av huvudvägnätet kan komma i fråga. Jag tänker då närmast på vägar som förbinder kommuncentra med regionala och primära centra.

En väsentlig åtgärd för att öka tillgängligheten för befolkningen i glesbygderna utgör beläggning av grusvägar. Den nuvarande beläggningstakten innebär som tidigare nämnts att ca 1 000 km grusväg årligen förses med beläggning.

När det gäller bärighetsstandarden kan, som tidigare nämnts, konstateras att praktiskt taget hela riksvägnätet och över 90 % av länsvägnätet i dag är upplåtet för 10 tons axeltryck och 16 tons boggitryck. Ca 75 % av de vägar som har en lägre tillåten belastning än 10/16 ton är grusvägar. Den inskränkning av den tillåtna belastningen som årligen måste tillgripas under tjällossningstid drabbar ca 35 % av grusvägnätet medan motsvarande värde för hela vägnätet är ca 15 %. De årliga inskränkningarna i den tillåtna bärigheten medför högre transportkostnader för näringslivet genom att man tvingas köra omvägar eller med reducerad last.

Det är därför enligt min mening *väsentligt att grusvägnätet beläggs i ökad utsträckning. Vidare måste de vägavsnitt förstärkas där ett lägre tillåtet axel/boggitryck än 10/16 ton eller en periodvis nedsättning av det tillåtna axel/boggitrycket medför inte försumbara transportkostnadsökningar för näringslivet.*

Förutsättningar för att i ökad utsträckning belägga grusvägar har under senare år skapats genom den metod för ytbehandling av grusvägar med acceptabel bärighet (Y1G), som vägverket har tagit fram. Metoden är tekniskt-ekonomiskt försvarbar för grusvägar med trafik större än 125 fordon per dygn. Man planerar f. n. att använda metoden på ca 10 000 km grusväg. Gränsen för vid hur stora trafikmängder och vid vilken bärighetsnivå som

YIG-metoden är användbar har ännu inte utvärderats. En omfattande försöksverksamhet pågår emellertid och kommer att ge vägledning i dessa avseenden. YIG-verksamheten kombinerad med den mer traditionella förstärknings- och beläggningsverksamheten ger enligt min mening förutsättningar för att på sikt belägga grusvägar med trafik större än 250 fordon per dygn samtidigt som ett antal grusvägar även med lägre trafik också kan förses med beläggning. Denna satsning på att förse grusvägar med beläggning kan innebära en temporär minskning av andra åtgärder på grusvägnätet.

I övrigt vill jag beträffande vägnätets bärighetsstandard framhålla, att jag inte ser det som meningsfullt att generellt för landets hela vägnät försöka uppnå en bärighet på 10/16 tons axel/boggitryck. Detta skall ses mot bakgrund av att ca 99 % av trafikarbetet i dag sker på vägar som är upplåtna för denna bärighet. Planering och genomförande av bärighetshöjande åtgärder bör i stället i ökad utsträckning ske med utgångspunkt från en kartläggning av förekommande godstrafikvolymer och möjliga transportkostnadsminskningar.

Miljö

Vägtrafiken ger upphov till miljöstörningar främst genom avgaser och buller från fordonen. Dessa störningar kan motverkas genom åtgärder i fråga om både fordonen och vägbyggandet. Avvägningen mellan dessa båda typer av åtgärder bör därvid göras på sådant sätt att resultat nås till lägsta möjliga kostnad. Det är härvid också angeläget att arbetet inom miljöområdet samordnas med strävandena att spara energi och minska vårt lands oljeberoende.

Bilavgasproblemet utreds f. n. av typbesiktningsutredningen (K 1977:02) och bilavgaskommittén (Jo 1977:08). En av de väsentligaste uppgifterna för typbesiktningsutredningen är att föreslå åtgärder som säkerställer att fordonen uppfyller de krav på begränsningar i avgasutsläppen som har ställts upp av statsmakterna. Som ett led i detta arbete har regeringen ingått ett avtal om utvärdering av en förenklad avgaskontrollmetod. Jag har tidigare anmält frågan om detta avtal i prop. 1978/79:25 med förslag om tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1978/79.

Bilavgaskommittén arbetar med den övergripande frågan om hur man på något längre sikt kan minska luftvårdsproblemen på grund av bilavgaser. Kommittén har bl. a. att behandla behovet av att införa föreskrifter om minskning av föroreningsutsläppen från fordon. Av särskilt intresse i detta sammanhang är kommitténs uppdrag att överväga införandet av gränsvärden för luftkvalitet och att i samband därmed ta fram modeller för trafikplanering i tätorter med hänsyn till luftförorening från trafik. Enligt vad jag har erfarit kommer kommittén att överlämna en lägesrapport under våren 1979.

Ett särskilt problem från hälso- och miljösynpunkt utgör det bly som släpps ut genom bilavgaserna. Regeringen beslöt förra året att sänka högsta tillåtna

halten bly i bensin från 0,4 gram per liter till 0,15 gram per liter. Beslutet träder i kraft den 1 januari 1980 i fråga om den lågoktaniga bensinen och den 1 juli 1981 i fråga om den högoktaniga bensinen. Som chefen för jordbruksdepartementet nyligen har uttalat anser regeringen att införandet av lågblybensin bör kunna ske tidigare än vad som är bestämt och att det av hälso- och miljöskäl är nödvändigt att så snart som möjligt gå över till helt blyfritt motorbränsle.

När det gäller trafikbuller har regeringen under hösten 1978 beslutat om normer för fordonsbuller. Regeringen har samtidigt uppdragit åt statens trafiksäkerhetsverk att undersöka möjligheten att utfärda bullernormer för fordon som inte omfattas av bestämmelserna. Verket skall också utreda dels möjligheterna att utforma kvalitetskrav på ljuddämpningsutrustning för fordon, dels möjligheterna att utveckla metoder för förenklad kontroll av fordons bulleremission. Avsikten är också att Sverige på det internationella planet aktivt skall arbeta för ytterligare skärpningar av emissionsnormerna.

En särskild arbetsgrupp har tillsatts för att – i belysning av utvecklingen efter år 1974 – göra en översyn av trafikbullerutredningens förslag i fråga om i första hand bullerimmissioner. Gruppen skall bl. a. överväga vilka ambitioner samhället bör ha när det gäller skydd mot trafikbuller i bostäder m. m. Resultatet av gruppens arbete beräknas föreligga under hösten 1979.

I detta sammanhang kan också nämnas att trafikbullerfrågorna även behandlas av en nordisk arbetsgrupp. Dess arbete har bl. a. lett fram till en gemensam nordisk beräkningsmodell för vägtrafikbuller.

Jag vill också erinra om att utredningen (JO 1976:06) om översyn av miljöskyddslagstiftningen enligt sina direktiv har att överväga frågan om tillståndsplikt för fasta trafikanläggningar, däribland vägar.

Sammantaget kan man konstatera att ett omfattande och vittförgrenat arbete pågår som berör vägtrafiken och miljön. Utvecklingen av vägplaneringen har också inneburit att miljöaspekterna successivt fått allt större betydelse. Den effektbeskrivning som i planeringssammanhang görs av vägobjekt omfattar således regelmässigt en bedömning av de miljöeffekter som uppstår vid genomförandet av objekten. Det vidgade samrådsförfarandet som vägplaneringen numera också innefattar borgar vidare för att miljöaspekterna blir allsidigt bedömda och erhåller den betydelse som de bör ha i vägplaneringssammanhang. Jag anser att *miljöaspekterna* även framdeles *bör tillmätas stor vikt vid planerandet och byggandet av vägar.* Som regel innebär vägomläggningar minskade miljöstörningar genom den trafikavlastning som sker på befintligt väg- och gatunät. Detta är framför allt fallet när det gäller byggandet av leder förbi tätorter. Sådana förbifartsleder innebär också som jag tidigare angett stora fördelar från trafiksäkerhetssynpunkt men kan ibland medföra intrång i jordbruksmark och beröra områden som har betydelse för naturvården och friluftslivet. Även markanvändningsaspekterna i vidare mening bör därför beaktas i samband med planering och byggande av vägar. I

större tätorter genomförs trafiksaneringar av störda områden genom kanalisering av trafiken till vissa leder. Därigenom torde för tätorten som helhet i regel uppnås förbättringar från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt.

Jag vill samtidigt framhålla att skärpta miljökrav kan komma att medföra att biltrafiken måste begränsas i tätorter för att en godtagbar miljö skall uppnås. Detta kan åstadkommas med såväl trafikplanerings- och trafikregleringsåtgärder som ett ökat kollektivtrafikresande.

5.1.6 Avslutande synpunkter

Jag har i det föregående redovisat hur jag ser på den framtida vägpolitiken. Jag har därvid med hänsyn till driftverksamhetens betydelse från transportförsörjnings- och trafiksäkerhetssynpunkt ansett det nödvändigt med en fortsatt prioritering av denna verksamhet.

Vad avser väginvesteringarna har jag tidigare framhållit att den framtida inriktningen av dessa kan ske från två principiellt skilda utgångspunkter, en som är strikt effektivitetsinriktad, en annan som mer tar sikte på att utjämna de förekommande regionala skillnaderna i vägtransportstandarden. Jag har därvid när det gäller väghållningens trafiksäkerhetseffekter ansett det nödvändigt med en effektivitetsinriktad satsning för att göra det möjligt att reducera antalet trafikolyckor i landet. När det däremot gäller den ökade tillgängligheten till olika samhällsfunktioner som väginvesteringarna skapar anser jag att en inriktning bör gälla som på sikt garanterar människor och företag i landets olika delar en tillfredsställande vägtransportstandard i detta avseende. Här bör således en inriktning väljas som tar sikte på att i möjlig utsträckning utjämna de i dag förekommande regionala skillnaderna. Jag har slutligen angett betydelsen av miljöaspekterna vid planerandet och byggandet av vägar.

Det vägpolitiska programmet har jag således formulerat i form av *inriktningar* för den framtida väghållningen. Detta har skett mot bakgrund av att jag inledningsvis har konstaterat att det inte längre finns behov av någon mer detaljerad central styrning från statsmakternas sida av vägbyggnadsverksamheten, eftersom planeringen av denna numera i stor utsträckning är decentraliserad och baserad på samhällsekonomiska överväganden.

Den av mig angivna inriktningen av väghållningen stämmer vad avser byggandeverksamheten väl överens med såväl det tidigare redovisade innehållet i de nya flerårs- och fördelningsplanerna som innehållet i de särskilda förteckningar över vägobjekt som tagits fram parallellt med dessa planer. Den nu framlagda vägpolitiken kräver således inte någon revidering av planerna. Dessa planer bör därför ligga som underlag för de närmaste årens väg- och gatuinvesteringar.

5.2 Trafiksäkerhet

I det trafikpolitiska utvecklingsarbetet spelar trafiksäkerheten en viktig roll. Vid trafikpolitiska ställningstaganden måste trafiksäkerhetsaspekterna beaktas. Huvuddelen av de frågor, som aktualiseras i trafiksäkerhetssammanhang, måste också sättas in i sitt trafikpolitiska sammanhang.

Behovet av samhällsinsatser på trafiksäkerhetsområdet är påtagligt med hänsyn främst till de tragedier och det lidande trafikolyckorna för med sig men också till de årliga kostnader – f. n. storleksordningen 5–6 miljarder kr. – dessa olyckor medför.

Vad gäller utvecklingen inom trafiksäkerhetssektorn kan dock konstateras att en ökning av antalet trafikolyckor under senare år kunnat förhindras trots en fortgående kraftig tillväxt av motorfordonstrafiken och antalet fordon. Medan antalet bilar i landet har fördubblats sedan början av 1960-talet har antalet trafikdödade ungefär oförändrat uppgått till 1 100–1 200 personer per år. Antalet skadade personer uppgår enligt den officiella vägtrafikolycksstatistiken till ca 20 000 per år. Denna statistik täcker emellertid endast en del av personskadeolyckorna som enligt olika undersökningar har beräknats till 40 000–50 000 per år. Från år 1970 till år 1977 minskade antalet personskadeolyckor per 100 000 bilar med närmare 22 %.

Att trafikolyckorna inte ökat får ses mot bakgrund av de trafiksäkerhetsåtgärder som successivt vidtagits. Särskilt under 1960- och 1970-talen har trafiksäkerhetsarbetet kunnat drivas i mer organiserade och rationella former.

Övergången till högertrafik i september 1967 var i sig en mycket betydelsefull trafiksäkerhetsreform. Omläggningen föregicks av ett flerårigt intensivt informationsarbete, som bl. a. ledde till större kunskap och medvetenhet hos trafikanterna. Betydelsen av samarbete mellan myndighets- och frivilligsidan dokumenterades härvid på ett påtagligt sätt.

Från år 1968 har trafiksäkerhetsarbetet underlättats genom tillkomsten av statens trafiksäkerhetsverk med uppgift främst att verka för lämplig samordning av trafiksäkerhetsarbetet.

Den snabba och expansiva utvecklingen på trafikområdet ledde efter hand till önskemål om en mer övergripande syn och en på fördjupad kunskap grundad planering och uppföljning av verksamheten på trafiksäkerhetsområdet. I linje härmed tillsattes en parlamentarisk utredning – trafiksäkerhetsutredningen – med uppgift att överväga åtgärder och planeringsformer i ett samlat trafiksäkerhetsarbete. Utredningsarbetet beräknas bli slutfört under år 1979. Utredningen har hittills avgett två delbetänkanden, varav senast betänkandet (Ds K 1977:1) Långa fordon och fordonskombinationer. Till detta betänkande och andra förslag i frågan om högsta tillåtna fordonslängd återkommer jag i slutet av detta avsnitt.

Utifrån en allmän målsättning att söka nå förbättrad trafiksäkerhet utan regler och tvångsåtgärder som onödigtvis komplicerar tillvaron för trafikan-

terna är en omfattande informations- och upplysningsverksamhet en påtaglig nödvändighet. Trafiksäkerhetsverket bedriver en sådan verksamhet i kontakt med företrädare för frivilligsidan. I årets budgetproposition har jag föreslagit en uppräkning av verkets informationsanslag med närmare 1,8 milj. kr. till ca 16 milj. kr.

En sedan många år väl utvecklad frivilligorganisation – med Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) som centralorgan och med rika förgreningar regionalt och lokalt – gör betydande insatser på informationssidan. Ett genom åren ökat stöd från främst staten och försäkringsbolagen har möjliggjort vidareutveckling av denna verksamhet. Insatserna på det lokala planet är särskilt värdefulla eftersom frivilligorganisationen visat sig kunna nå ut till och påverka den enskilde trafikanten. I årets budgetproposition föreslås därför en höjning av anslaget till NTF.

Allmänt kan sägas att gynnsamma betingelser för ett effektivt trafiksäkerhetsarbete på det lokala planet skapats genom statsmakternas beslut om vissa kommunala trafik- och trafiksäkerhetsfrågor m. m. (prop. 1977/78:81, TU 1977/78:20, rskr 1977/78:226). Mot bakgrund av kommunernas ökande ansvar för trafikmiljön skall lokala trafikföreskrifter enligt beslutet meddelas av kommunalt organ. I propositionen har framhållits att det är värdefullt att varje kommun har en nämnd som kan ta ett mera samlat ansvar för trafiksäkerhetsfrågorna på lokal nivå, att företrädare för frivilligarbetet så långt det är möjligt knyts direkt till denna nämnd och att frivilligkrafterna dessutom får ett kontakt- och referensorgan. Enligt vad jag erfarit pågår f. n. ett arbete – med Svenska kommunförbundet och NTF som samverkande parter – för att förverkliga nämnda intentioner.

I raden av trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder genom åren är det några som haft mycket påtagliga effekter och där vidareutveckling och fortlöpande information är angelägna för att bibehålla och om möjligt öka säkerhetseffekterna. Några exempel härpå lämnas i det följande.

Sedan år 1968 har i olika etapper pågått försök med differentierade hastighetsgränser på landsbygdsvägarna. En rad undersökningar visar att begränsningarna haft påtagligt positiva trafiksäkerhetseffekter. Bl. a. har konstaterats att införandet av hastighetsgränsen 90 km/tim i stället för fri fart ledde till att olyckskvoten, dvs. antalet olyckor per miljon fordonskilometer, minskade med 16 % på berörda vägar. Vid ändring av hastighetsgränsen från 90 till 110 km/tim på tvåfältsvägar med mycket hög standard, mycket liten trafik och låg olycksbelastning steg däremot olyckskvoten med 40 %. När hastighetsgränsen ändrades från 90 till 70 km/tim sjönk olyckskvoten med 23 %. En sänkning av hastighetsgränsen på motorväg från 130 till 110 km/tim ledde till att olyckskvoten där sjönk med 30 %.

Med redovisning av försöksverksamhetens etappvisa utveckling och uppnådda säkerhetseffekter har regeringen inhämtat riksdagens godkännande av nuvarande riktlinjer för allmän differentierad hastighetsbegränsning (prop. 1978/79:36, TU 1978/79:10, rskr 1978/79:127). Den omständig-

heten att försöksverksamheten avslutats innebär inte någon definitiv bindning till dagens förhållanden. Tvärtom bör, som framhålls i propositionen, inom ramen för dagens system olika frågor som rör hastighetsregleringen studeras vidare med sikte på ökade trafiksäkerhetsvinster. Angeläget är att trafiksäkerhetsverket i samråd med rikspolisstyrelsen och vägverket vidareutvecklar i propositionen presenterad metod för bestämning av hastighetsgränser. Metoden ger vidgade möjligheter att med beaktande av trafiksäkerhetens krav anpassa hastighetsgränserna – både tids- och rumsmässigt – till vad som upplevs som rimligt av trafikanterna.

I propositionen har jag framhållit att en effektiv övervakning och en väl avvägd information är väsentlig för att uppnå syftet med hastighetsreglerna. Bl. a. dessa frågor ingår som ett led i den totala översyn av fartgränsfrågorna som trafiksäkerhetsutredningen utför.

Den obligatoriska användningen av bilbälte i personbilars framsäten infördes den 1 januari 1975. Trafiksäkerhetsverket har redovisat beräkningar som visar att den ökade användningen av bilbälten under år 1975 ledde till 65 färre dödsfall, 150 färre invaliditetsfall och 2 450 färre övergående skadefall. Välfärdsvinsten under detta år beräknas till netto ca 140 milj. kr. Nuvarande användningsnivå, 75–85 %, beräknas enligt trafiksäkerhetsverket ge en besparing av lågt räknat 400–500 milj. kr per år i förhållande till om bältena inte alls använts. Om samtliga förare och passagerare i både fram- och baksäte skulle använda bilbältet skulle ytterligare 150–200 liv årligen räddas enligt verkets beräkningar.

Frågan om en utvidgning av nuvarande bälteskrav har aktualiserats av trafiksäkerhetsverket. I juni 1978 föreslog verket en utökning av den obligatoriska användningen av bilbälte till att avse även passagerare i framsäte på taxi. Verkschefen ansåg i en reservation skäl föreligga för bilbältesobligatorium även för förare av taxi och baksätespassagerare i personbil. Remissbehandlingen av verkets framställning har nyligen avslutats.

För egen del anser jag att den väsentliga frågan f. n. är att genom information öka den frivilliga användningen av bilbälten. Jag vill erinra om att medel har beräknats i budgetpropositionen (prop. 1978/79:100 bil. 9 s. 80) för en utökad information bl. a. i bilbältesfrågan. Den minskning av antalet skadefall som nyss redovisats utgör en god grund för antagandet att information om bilbältets fördelar kommer att få effekt. Samtidigt med att informationsverksamheten bedrivs bör emellertid den mera allmänna frågan om skyddssystem i bilar uppmärksammas. Exempelvis har s. k. passiva skyddssystem under senare år tilldragit sig ett allt större intresse. Nordiskt trafiksäkerhetsråd studerar f. n. denna fråga. Vidare arbetar statens väg- och trafikinstitut med skyddssystem för barn i bilar. Bl. a. undersöks ett system som har tagits fram av Volvo och som avser att göra det möjligt för barn att använda de vanliga bilbältena sedan de har vuxit ur de särskilda barnstolar som finns på marknaden.

I syfte att öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikantkategorierna motorcyklister och mopedister har skyldighet att använda hjälm införts först för motorcyklister och därefter den 1 september 1978 för mopedister. En rad undersökningar visar att hjälmanvändning starkt minskar skadorna. I Danmark infördes krav på hjälmanvändning för mopedister från år 1977. Detta höjde användningsfrekvensen från 28 % till 97 % och medförde i fråga om olyckor en minskning av antalet dödade mopedister med 41 % och antalet allvarligt skadade med 20 %.

Vad gäller mopedisternas hjälmanvändning i Sverige visar mätningar några veckor efter hjälmkravets införande på en mycket kraftig ökning – 95–100 % mot ca 20 % användning dessförinnan.

När det gäller fordonssidan har ett krav- och kontrollsystem som syftar till att förhindra undermåliga fordons förekomst i trafiken successivt tagits fram. Den snabba tekniska utvecklingen gör det särskilt angeläget att vidareutveckla systemet. Bland krav som efter hand tillfogats kan nämnas kraven på rullbälten, varningstriangel och motorcykelblinkers.

Med giltighet fr. o. m. den 1 oktober 1977 har användning av halvljus eller varselljus påbjudits vid färd med bil eller motorcykel under dagtid. Före reformens ikraftträdande var det endast 20–30 % av fordonen som hade ljuset tänt under dagtid. En rad kontroller som företagits efter reformens ikraftträdande visar på en användningsfrekvens kring 90 % och däröver. Frågan om ljusanvändning under dagtid på mopeder, motorredskap och traktorer utreds f. n. inom Nordiskt trafiksäkerhetsråd.

Ett led i åtgärdsprogrammet på fordonssidan utgör typbesiktningsutredningens nu pågående arbete som går ut på att effektivisera typbesiktningsförfarandet. En angelägen uppgift för utredningen är också att skapa garantier för att försålda fordon överensstämmer med typfordonen.

För att nå ett effektivare resursutnyttjande i fordonsbesiktningsverksamheten har regeringen uppdragit åt AB Svensk Bilprovning att som riksprovplats svara för i det närmaste samtliga typer av fordonsbesiktning. Bl. a. har typbesiktning, avgasprovning och s. k. TIR-besiktning inordnats i bolagets verksamhet.

På trafikantsidan tillhör den år 1973 inledda reformen med differentierade körkort de mera omfattande projekten. Reformen innebär att den behörighet, som körkortet ger, anpassas efter de kunskaper och den färdighet, som krävs för framförande av olika fordonstyper. Första reformetappen är klar. Inför nästa etapp har en särskild utredare tillkallats för att bl. a. klarlägga hur tillgängliga utbildningsresurser bäst skall kunna utnyttjas genom en effektivisering av yrkesförarutbildningen.

För att bl. a. förebygga att fordonsförare överträder förbudet att köra mot rött ljus har regeringen i december 1978 – i samband med att en ny vägmärkesförordning antogs – beslutat införa den s. k. engelska signalväxlingsföljden från den 1 juli 1980. Det engelska systemet som används över i stort sett hela världen, innebär att grönt ljus växlar över enbart gult ljus till

rött. Erfarenheterna av den signalväxlingsföljden i stället för grön-gult ljus till rött visar att antalet körningar mot rött ljus minskar. Därmed vinner man en förbättring av säkerheten i signalreglerade korsningar.

Under 1970-talet har viltolyckorna blivit en allt påtagligare olycksfaktor i trafiken. Av de polisrapporterade olyckorna på statsvägnätet år 1977 var var fjärde en viltolycka, i vissa älgrika län varannan.

År 1972 fick vägverket i uppdrag att i samråd med trafiksäkerhetsverket ombesörja viss forsknings- och försöksverksamhet angående viltolyckor. Verksamheten som bedrivs av en grupp – VIOL-gruppen – med representanter för berörda myndigheter och organisationer har en mycket omfattande uppläggning. Resultatet av en första etapp av forskningsarbetet kommer att presenteras i en rapport, som beräknas föreligga i början av år 1980. De områden som enligt hittillsvarande forskningsarbete visat sig kunna ge positiva effekter förutsätts bli föremål för vidare studier. Genom VIOL-gruppens arbete bör ett vidgat underlag för bedömning av lämpliga olycksreducerande åtgärder successivt bli tillgängligt.

Mot bakgrund av de senaste årens kraftiga ökning av viltolyckorna i trafiken fick trafiksäkerhetsverket i juni 1978 i uppdrag att skyndsamt överväga vilka åtgärder som med kort varsel kunde vidtas för att begränsa dessa olyckstyper. Även åtgärder utanför verkets kompetensområde borde beaktas. Trafiksäkerhetsverket har i december 1978 till kommunikationsdepartementet överlämnat förslag till åtgärder. Förslagen gäller bl. a. hastighetsbegränsning, siktröjning men också viltvårdsåtgärder m. m. Förslagen remissbehandlas f. n.

Den ogynnsamma utvecklingen av viltolyckorna i trafiken under 1970-talet beror främst på en omfattande ökning av älgstammen i kombination med en successiv trafikökning. Trots trafikökningen, som från år 1970 till 1977 uppgår till ca 30 % på statsvägnätet, har trafikolyckorna om man undantar viltolyckorna inte ökat alls. Viltolyckorna däremot har fyrdubblats. Mot denna bakgrund anser jag det angeläget att snabbt finna åtgärder som tillsammantagna kan förbättra viltolyckssituationen. Jag avser att efter remisstidens utgång i samråd med chefen för jordbruksdepartementet lägga fram förslag till åtgärder på förevarande område.

Sedan länge vet man att trafikolyckornas frekvens och karaktär varierar med trafikmiljön och att det därför är angeläget att utforma trafikmiljön så trafiksäker och störningsfri som möjligt.

Genom skilda forskningsinsatser har rapporter, anvisningar m. m. till vägledning vid hantering av trafikmiljöfrågor successivt tagits fram. Ett första steg var de "Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet", som utarbetades i den s. k. SCAFT-gruppen vid Chalmers tekniska högskola i Göteborg och som gavs ut av vägverket och planverket i samverkan år 1968. De tog främst sikte på trafiksäkerhetsproblematiken vid nybebyggelse.

Som ett andra steg kom rapporten "Trafiksanering" – en informationsskrift

som år 1974 gavs ut av planverket, trafiksäkerhetsverket och vägverket gemensamt och efter samråd med Svenska kommunförbundet. Skriften redovisade i lättillgänglig form erfarenheter och kunskaper från utvecklingsarbeten och praktiska försök med trafiksanering. F. n. bedriver de tre nämnda verken och naturvårdsverket gemensamt ett utvecklingsarbete med projektnamnet "Stadens trafiknät". Projektet avses resultera i en revidering och komplettering av tidigare utgivna planeringsriktlinjer för tätorternas trafiknät. En rad delutredningar inom olika problemområden har utgjort underlag för riktlinjearbetet. Resultaten av delutredningarna kommer att sammanfattas i ett antal rapporter. Förslag till nya riktlinjer kommer enligt vad jag erfarit att läggas fram under våren.

Nordisk kommitté för trafiksäkerhetsforskning har fortlöpande ägnat trafikmiljöfrågorna uppmärksamhet. Aktuell f. n. är en forskarkonferens kring temat Trafiksanering i tättbebyggda områden, där man avser att belysa framtida möjligheter att förbättra trafiksäkerheten genom olika trafiksaneringsåtgärder.

Trafikmiljön sedd från trafiksäkerhetssynpunkt tillhör de frågeställningar som trafiksäkerhetsutredningen har att behandla. Enligt uppgift ägnar utredningen speciell uppmärksamhet åt barnens trafikmiljöproblem.

Vägfrågorna hanteras numera under allt större hänsynstagande till trafiksäkerhetsaspekterna. Detta förhållande har belysts i föregående avsnitt.

Det kan synas ligga nära till hands att jag, när jag här föreslår allmänna riktlinjer för den framtida trafikpolitiken, också skisserar huvudlinjerna i ett program för trafiksäkerheten. Som angetts är emellertid hela trafiksäkerhetssektorn föremål för en övergripande översyn av trafiksäkerhetsutredningen. Utredningen har aviserat delbetänkanden angående mopedförarutbildning, mopedkort, mopedregistrering m. m. och angående barns säkerhet i trafiken. Enligt vad jag har erfarit kommer utredningen att i sitt slutbetänkande behandla bl. a. frågor som rör precisering av trafiksäkerhetsmålet samt frågor om utveckling av former och system för val av trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder. I den situationen har jag ansett att principiella ställningstaganden till trafiksäkerhetsarbetets framtida bedrivande o. d. bör anstå. De reformer som vidtagits är sådana som ansetts angelägna och som förutsatts kunna genomföras utan att föregripa utredningens arbete.

Jag övergår nu till att behandla frågan om *begränsning av fordonslängderna m. m.*

Frågan om högsta tillåtna längd för motordrivna fordon och fordonståg har under lång tid debatterats och varit föremål för flera utredningar[1]. Trafiklagstiftningen innehöll före år 1968 inga föreskrifter om högsta tillåtna fordonslängd. Detta år infördes den gällande begränsningen till 24 meter[2]

[1] Fordonskombinationer (SOU 1966:41). Trafikpolitik – behov och möjligheter (SOU 1975:66). Långa fordon och fordonskombinationer (Ds K 1977:1)
[2] Enligt 109 § vägtrafikkungörelsen

efter beslut av riksdagen[3]. Huvudmotivet för beslutet var att utvecklingen mot allt längre fordonsenheter inte kunde tillåtas fortgå av trafiksäkerhetsskäl. Förslag om en ytterligare begränsning av maximilängden har därefter ofta framförts och även övervägts av riksdagen vid flera tillfällen i samband med behandlingen av motioner i ämnet. Trafikutskottet anförde i betänkande TU 1973:23 i anledning av väckta motioner att starka skäl talade för en minskning av högsta fordonslängden och fann det därför önskvärt att pågående utredningsarbete bedrevs skyndsamt.

Trafikpolitiska utredningen föreslog år 1975 i sitt betänkande Trafikpolitik – behov och möjligheter att högsta tillåtna längd skulle sänkas från 24 till 18 meter. Utredningen ansåg sig kunna konstatera att en sådan åtgärd skulle innebära påtagliga fördelar med hänsyn till både trafikpolitiska och trafiksäkerhetsmässiga synpunkter. Med hänsyn till vissa regionalpolitiska aspekter undantogs dock transporter av rundvirke över huvud liksom transporter inom stödområdet. Ett sammandrag av utredningens förslag i ämnet jämte remissyttranden häröver återfinns i bilaga 3. Av denna framgår att ett flertal remissinstanser tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran. Emellertid har flera instanser underlåtit ställningstagande eller ställt sig tveksamma bl. a. av den anledningen att utredningen inte ansågs ha förebragt några bärande trafiksäkerhetsmässiga skäl för en längdbegränsning.

Trafiksäkerhetseffekterna av en minskning av högsta tillåtna fordonslängd m. m. har ingående behandlats av trafiksäkerhetsutredningen i betänkandet (Ds K 1977:1) Långa fordon och fordonskombinationer. En redogörelse för utredningens viktigaste resultat och remissinstansernas yttranden finns i bilaga 10.

Trafiksäkerhetsutredningen har sammanfattningsvis funnit, *att* olycksrisken är mindre ju kortare en fordonskombination av viss typ är, *att* en längdminskning leder till ökad trafik vid transport av oförändrad godsmängd beroende på att de kortare fordonen tar mindre last, *att* olycksrisken är betydligt större för kombinationen dragbil med påhängsvagn än för kombinationen lastbil med släpvagn för samma fordonslängd och *att* andelen påhängsvagnstransporter med stor sannolikhet kommer att öka kraftigt vid en längdminskning från 24 till 18 meter. Inga entydiga belägg finns för att enbart en begränsning av fordonslängden medför en trafiksäkerhetsförbättring. I stället är det enligt trafiksäkerhetsutredningen risk för att en försämring av trafiksäkerhetsläget blir följden, om inte samtidigt andra åtgärder vidtas och därutöver förutsättningar skapas för att en stor andel av godstransporterna överförs från landsvägstransport till andra transportmedel. Som andra åtgärder anges i första hand åtgärder för att förbättra påhängsvagnsekipagens säkerhet. Detta anges vara motiverat oavsett om längdminskning sker eller ej.

[3] Prop. 1967:160, 3LU 1967:61, rskr 1967:403

Min uppfattning är att trafiksäkerhetsaspekterna måste tillmätas avgörande betydelse vid bedömning av frågan om en minskning av fordonslängden. Trafiksäkerhetsutredningen har verifierat den redan gängse uppfattningen att olycksrisken avtar med minskande fordonslängd för en given typ av fordonskombination. Utredningens omfattande genomgång av fordonslängdsproblematiken har emellertid också givit vid handen att en längdminskning från 24 till 18 meter kan förväntas leda till en påtaglig förskjutning från släpvagnsekipagen mot de betydligt trafikfarligare påhängsvagnsekipagen. Detta förhållande synes i tidigare utredningssammanhang inte ha uppmärksammats eller beaktats i erforderlig grad. Trafiksäkerhetsutredningens slutsats att inga entydiga belägg finns för att enbart en längdminskning skulle medföra en trafiksäkerhetsförbättring finner jag övertygande och i lika hög grad dess påpekande av risken för försämrad trafiksäkerhet om inte längdminskningen förenas med vissa andra åtgärder.

I likhet med trafiksäkerhetsutredningen och alla remissinstanser som yttrat sig i frågan beträffande de särskilda trafikolycksrisker, som är förenade med kombinationen dragbil med påhängsvagn, anser jag att särskilda åtgärder bör vidtas för att öka kombinationens säkerhet och detta oavsett om längdminskning sker eller ej. Jag förutsätter därför att det arbete avseende upprättande av särskilda kravspecifikationer, som f. n. pågår inom trafiksäkerhetsverket, bedrivs med största skyndsamhet.

Sammanfattningsvis anser jag i linje med vad utredningen anfört och i likhet med övervägande antalet remissinstanser att det inte finns anledning att ändra nuvarande föreskrift om högsta tillåtna fordonslängd. 24-metersgränsen bör alltså bibehållas.

Frågan om utmärkning av långa fordonskombinationer behandlas f. n. inom Nordiskt trafiksäkerhetsråd i syfte att åstadkomma en internordisk lösning av frågan.

6 Vissa kollektivtrafikfrågor

6.1 Inledning

Persontrafiken har under lång tid kännetecknats av en snabb tillväxt. Räknat från 1960-talets början har resandet till år 1977 nära fördubblats och räknat från 1950 ungefär femfaldigats. Persontransportarbetet beräknas för 1977 uppgå till ca 86 miljarder personkm.

Såväl tillväxten som inriktningen av resandet hänger samman med en rad faktorer. Hushållens växande ekonomiska möjligheter, den ökade fritiden, förändringar i bosättningsmönstret och ändrat lokaliseringsmönster inom näringslivet har medverkat till den successivt ökade resvolymen. Till denna har också den snabba tekniska och organisatoriska utvecklingen av transportapparaten bidragit.

Persontransportarbetets förändringar hänger i hög grad samman med en

kraftig ökning av arbetsresorna. Arbetsresorna har ökat såväl antalsmässigt som i fråga om den genomsnittliga färdsträckan. Översiktliga bedömningar visar att minst 50 % av det totala persontransportarbetet utgörs av arbetsresor. Arbetsresorna är således kvantitativt sett mycket omfattande och utgör därmed ett viktigt inslag i trafikbilden. Till detta bidrar inte minst det förhållandet att de äger rum under ett fåtal timmar per dygn med maximitrafik på trafiklederna och transportmedlen som följd och att de därmed ofta är direkt dimensionerande för investeringsverksamheten i trafikapparaten.

Den helt övervägande delen av det totala resandet sker med personbil. Personbilarnas transportprestationer har mer än fördubblats sedan år 1960 och svarar numera för drygt 80 % av det totala persontransportarbetet eller ca 70 miljarder personkm. Ca 20 % av resandet sker således med kollektiva transportmedel. Andelen varierar dock kraftigt över tiden och för olika transportuppgifter. Det kan t. ex. allmänt konstateras att andelen kollektivt resande är avsevärt större i storstadsregionerna. Av resorna till och från Stockholms innerstad sker t. ex. hälften med kollektiva transportmedel.

Bilismens genombrott har betytt mycket för att bryta landsdelars och människors isolering och har vidare inneburit ökade möjligheter att välja arbete, bostadsort och skapat möjligheter till en rikare fritid. Samtidigt som det torde råda enighet om de positiva värden som bilismen medfört har emellertid de olägenheter som följer med en omfattande privatbilism uppmärksammats alltmer. För befolkningen *på landsbygden* har den regionala utvecklingen inneburit att den i ökad utsträckning är hänvisad att söka arbete och olika slags service i närliggande centra. Trots de allmänt ökade resbehoven som bl. a. följt härav har den expanderande privatbilismen försämrat förutsättningarna för kollektivtrafiken.

I tätorterna har den ökade privatbilismen medfört särskilda problem i form av minskad framkomlighet, buller och luftföroreningar.

Allmänt gäller således att samhället under en längre tid blivit alltmer beroende av en väl utvecklad trafikapparat. De bedömningar som kan göras om den framtida samhällsutvecklingen visar helt klart på en fortsatt ökning av resbehoven. Samtidigt är det knappast realistiskt att räkna med en mera allmän övergång mot tvåbilshushåll och inte heller med en utveckling som innebär att personbilen blir tillgänglig för alla. Sådana begränsningar drabbar f. n. kvinnornas och de yngsta och äldsta åldersgruppernas möjligheter att nå arbetsplatser och service.

Som jag redan anfört bör de framtida trafikpolitiska riktlinjerna utgå från målsättningen att inom fastlagda ramar ge medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning med utgångspunkt från sociala och samhällsekonomiska bedömningar.

Det samhälleliga ansvaret för medborgarnas trafikförsörjning har vitsordats av många remissinstanser i anslutning till bl. a. länskortutredningens och kollektivtrafikutredningens betänkanden. Jag instämmer i utredning-

arnas och remissinstansernas samstämmiga uppfattning om att den kollektiva trafiken bör betraktas som en grundläggande samhällsservice.

När jag framhåller att en väl utbyggd kollektivtrafik bör anses som en del i den grundläggande samhällsservicen utgår jag bl. a. från den betydelse trafiken har när det gäller att undanröja förvärvshinder och öka tillgängligheten till arbetsmarknaden, vidare när det gäller att öka tillgängligheten till serviceutbud av olika slag. Detta gäller inte minst den service som tillhandahålls av olika statliga och kommunala organ exempelvis inom utbildning, kultur, sjukvård, socialvård m. m.

En övergång från individuellt till kollektivt resande kan också utgöra ett medel när det gäller att komma till rätta med de miljöproblem i form av buller och avgaser, som ofta är förknippade med trafik, men som i första hand härrör från personbilstrafik. På samma sätt tillgodoses strävandena att öka framkomligheten för den kollektiva trafiken i tätorterna. Jag vill också hänvisa till de negativa konsekvenser som trafiksektorns tillväxt och framför allt personbilismen medfört i fråga om trafiksäkerheten. Även energisituationen med en förmodligen fortgående höjning av drivmedelspriserna medför ett behov av att via kollektivtrafiken kunna erbjuda ett energisnålt alternativ till personbilen.

I den trafikpolitiska målsättningen bör alltså enligt min mening ligga vida mer än att via kollektivtrafiken åstadkomma en tillfredsställande trafikförsörjning åt dem som saknar tillgång till personbil för sitt resande. Den syftar också till att för övrigt erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ till personbilsresorna.

Kollektiv trafik, i meningen samordnat resande, är i många fall en både samhällsekonomisk och privatekonomisk rationell lösning av transportbehoven. Kollektivt resande ger nämligen möjlighet till vissa stordriftsfördelar och kan då erbjudas till lägre reskostnad än motsvarande resa med bil. Samtidigt ställer samordningen av många människors resor krav på jämkning av individuella önskemål om restidpunkter, resväg m. m. Ju större trafikunderlaget är desto mindre behöver dessa jämkningar bli. Ett stort underlag ger ju förutsättningar för högre turtäthet, större linjetäthet m. m., varigenom den individuella valfriheten ökar.

Olika resbehov ställer olika krav på det kollektiva trafikutbudet. För att den *lokala och regionala kollektiva trafiken* över huvud taget skall kunna utgöra ett alternativ till privatbilismen och dessutom ett konkurrenskraftigt sådant krävs att en rad förutsättningar är uppfyllda. Trafikens sträckning, tidsmässiga anpassning, turtäthet och regularitet måste utformas med hänsyn till den geografiska fördelningen av bostäder, arbetsplatser och serviceinrättningar så att människor kan företa sina förflyttningar utan onödigt spill i fråga om gångtider, väntetider och åktider. Trafikmedel, hållplatser och terminaler måste vara så utformade att förflyttningarna kan genomföras med rimlig hänsyn till resenärernas krav på komfort. Den tekniska utformningen av fordon och väntplatser skall vara sådan att den kollektiva trafiken blir

tillgänglig för alla. De handikappades behov ställer särskilda krav i detta hänseende främst ifråga om trafikmedlens utformning och service. Taxesystemet i trafiken bör vara så utformat att det medger tillgång till regionens hela trafiknät. Vidare bör avgifterna vara så anpassade att de är konkurrenskraftiga. Allmänt gäller också att det förhållandet att tidsåtgången för t. ex. arbetsresor i betydande utsträckning varierar för olika grupper av människor inom en region inte skall behöva återspeglas i motsvarande skillnader i reskostnader vid färd med kollektiva färdmedel. Kraven på någorlunda likvärdiga villkor oavsett bostadsort motiverar enligt min mening att sådana skillnader utjämnas.

Att förbättra den kollektiva trafikförsörjningen såväl kvalitativt som kvantitativt ställer också krav på de trafikpolitiska instrumenten. En långtgående samverkan mellan de olika trafikutövarna och mellan dessa och de myndigheter som har inflytande på planeringen av bebyggelse, trafikanläggningar m. m. är enligt min mening ett väsentligt moment. Ett ekonomiskt stöd till trafikutövare är ett annat. Jag vill i detta sammanhang erinra om att riksdagen år 1978 antog prop. 1977/78:92 (TU 1977/78:28, rskr 1977/78:364) om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik. Härmed har en allmän grund lagts för att åstadkomma en god kollektiv trafikförsörjning. Riksdagsbeslutet ger förutsättningar för den, enligt min mening, nödvändiga samordningen mellan ekonomi, planering och mål för trafikförsörjningen.

Enligt de riktlinjer som riksdagen nu dragit upp för den lokala och regionala kollektiva trafiken, skapas också större förutsättningar att planera och anpassa trafikutbudet efter lokala önskemål och förhållanden.

Trafikplaneringen är som jag ser det också från mera allmänna utgångspunkter ett viktigt instrument när det gäller att omsätta resultat från det forsknings- och utvecklingsarbete som bedrivs inom trafikområdet. Här pågår en mycket intressant utveckling. Det gäller t. ex. den fordonstekniska utvecklingen och utvecklingen av nya trafiksystem och trafiklösningar.

Med de åtgärder som behandlats i prop. 1977/78:92 och som successivt vinner tillämpning har enligt min mening grundläggande förutsättningar skapats för att utveckla en god kollektiv trafikförsörjning på den lokala och regionala nivån.

Kraven på en god trafikförsörjning innefattar naturligtvis också den långväga *interregionala trafiken*, även om denna trafik jämfört med den lokala och regionala trafiken är av betydligt mindre omfattning. Förutom näringslivets behov av kontakter har också i urbaniseringens spår följt ett behov att företa allt längre resor för bl. a. besök av släkt och vänner. Även om den senare typen av resor i stor utsträckning företas med bil har de kollektiva trafikmedlen stor betydelse. Trafikföretagen har genom successiva utvecklingsåtgärder strävat efter att öka sin konkurrenskraft. Den utvecklingen bör främjas.

Genom successiva förändringar av SJ:s tåg- och vagnpark har trafikens

kvalitet kunnat förbättrats. På huvudlinjerna har fjärrtrafiken byggts ut kraftigt med snabba expresståg. Försöken med pendeltågsliknande intercity-trafik och fasta avgångstider med jämna tidsintervaller mellan de större tätorterna har slagit väl ut. Rabattkort har införts, som berättigar till 50 % rabatt för obegränsat antal resor i 1 resp. 2 klass, under årets alla dagar. Denna rabattform har mött starkt gensvar hos de resande. SJ:s persontrafik har under senare år bl. a. som resultat härav utvecklats positivt. Detta gäller i särskild grad de mer långväga resorna.

Trafikpolitiska utredningen har i sina betänkanden lagt fram olika förslag till åtgärder när det gäller den kollektiva persontrafiken som enligt utredningen kan påverka järnvägens attraktivitet. Dessa har jag tidigare behandlat i kap. 3 och 4.

Bussen, vars huvudsakliga användningsområde ligger i den lokala och regionala trafiken, har under senare år fått ökade transportuppgifter även i den interregionala trafiken. Denna utveckling har skett parallellt med en teknisk modernisering av bussbeståndet som inneburit ökad komfort och bekvämlighet. Höjningen av den högsta tillåtna hastigheten för bussar från 70 till 90 km/tim har också bidragit till att öka den långväga busstrafikens konkurrenskraft.

Det inrikes flyglinjenätet har successivt byggts ut och binder numera samman en relativt stor del av landets tätorter. En allt större del av det interregionala resandet har också kommit att ombesörjas med flyg. En orsak härtill är flygets höga transporteffektivitet på längre sträckor. Här har insättandet av jetflyg med dess korta restider och motsvarande anpassning av flygplatserna spelat en stor roll.

Under hösten 1978 införde Linjeflyg AB och Scandinavian Airlines System i sin inrikestrafik olika slag av lågpriser. Med dessa vänder man sig i stor utsträckning till nya resandekategorier, såsom pensionärer, ungdomar samt personer som vill resa på s. k. lågtrafiktid. De nya priserna har mött ett starkt gensvar och har kunnat genomföras inom ramen för bolagens företagsekonomiska förutsättningar liksom vad gäller SJ:s förutnämnda rabattkort. För egen del anser jag att denna utveckling är angelägen och ett exempel på vad olika trafikföretag inom fastlagda ramar kan uppnå utifrån sina egna förutsättningar i fråga om transporteffektivitet och ekonomi.

Principen om samverkan mellan trafikföretag och trafikmedel är självklart tillämpbar även för persontransporter. Det är enligt min mening angeläget med ett ökat samarbete mellan t. ex. flyg-, buss- och järnvägsföretag, såväl inom taxe- som tidtabellsområdet.

Kravet på en bättre tidtabellsanpassning mellan den interregionala trafiken och den regionala och lokala trafiken är primärt en regional och lokal fråga. Det torde vara en av den regionala huvudmannens uppgifter att se till att en sådan anpassning kommer till stånd. Härvid förutsätts ett nära samarbete i planeringen mellan huvudman, länsstyrelse och berörda trafikutövare så att ett i verklig mening sammanhängande trafiknät kan skapas.

De speciella problem som är förbundna med trafiken i *tätorterna* ställer

särskilda krav på kollektivtrafiken. Kollektivtrafikens förutsättningar i tätorterna hänger i hög grad samman med stadsplaneringen. Det är därför av stor vikt att det i den fysiska planeringens alla skeden klargörs hur den kollektiva trafikförsörjningen praktiskt skall utformas med avseende på investeringar och driftkostnader. Den analys som KOLT-utredningen har gjort av sambanden mellan förutsättningarna för kollektivtrafiken och annan samhällsplanering bör enligt min mening vara en god vägledning för kommunerna. Den av riksdagen år 1978 antagna prop. 1977/78:81 (TU 1977/78:20, rskr 1977/78:226) om vissa kommunala trafik- och trafiksäkerhetsfrågor m. m. ger kommunerna ökade möjligheter att utöva inflytande över trafikregleringar och trafiksaneringar. Jag återkommer till tätortstrafiken och mina ställningstaganden till kollektivtrafikutredningens betänkande i det följande.

För att kunna erbjuda alla medborgare en tillfredsställande trafikförsörjning måste särskild uppmärksamhet ägnas åt de *handikappades* situation. HAKO-utredningen anför i sitt betänkande att ca 250 000 personer i landet har en sådan begränsning i sin fysiska eller psykiska utrustning att de i kommunikationssammanhang är gravt handikappade. Många av dessa är mer eller mindre beroende av kommunal färdtjänst för lokala resor och måste vid längre resor ha hjälp att komma ombord på färdmedel och behöver i vissa fall även hjälp under resan. Härutöver beräknar utredningen att ytterligare ca 750 000 personer genom någon form av handikapp har svårigheter vid resa och förflyttning. Om samhällets övergripande mål för handikappolitiken, som kan sammanfattas i begreppen normalisering och integrering, skall kunna realiseras är det av största vikt att kommunikationsväsendet anpassas till de handikappades behov. Jag återkommer till HAKO-utredningens förslag i avsnitt 6.3.

6.2 Kollektivtrafik i tätort

Inflyttningen till tätorterna i kombination med den starkt ökande privatbilismen och en stadsbyggnad som i hög grad skilt arbetsplatser och bostadsområden geografiskt har skapat en svår trafiksituation i större tätorter. Till detta har också bidragit att bebyggelsen inom tätorterna har spritts ut. Det är i detta läge nödvändigt att samordna en stor del av resandet för att åstadkomma från miljösynpunkt rimliga trafiklösningar. Mot denna bakgrund tillsattes utredningen om kollektivtrafik i tätorter (KOLT) för att överväga åtgärder och planeringsformer ägnade att skapa gynnsammare betingelser för kollektivtrafiken i tätorter. Utredningen avlämnade betänkandet (1975:47) Kollektivtrafik i tätort. Betänkandets sammanfattning samt en sammanställning av remissvaren över betänkandet fogas till detta protokoll som bilaga 5.

Betänkandet innehåller en analys av kollektivtrafikens uppgifter och behovet av åtgärder inom stadsbyggnads- och transportområdet i tätorter. Olika metoder för att förbättra kollektivtrafiken diskuteras, däribland olika

former av trafiksaneringar och regleringar för att öka kollektivtrafikens framkomlighet. Utvidgat statligt stöd till investeringar i kollektivtrafikanläggningar föreslås.

En väsentlig del av KOLT:s arbete gällde analysen av sambanden mellan kollektivtrafiken och samhällsplaneringen. KOLT visar bl. a. att kollektivtrafikens förutsättningar i mycket hög grad hänger samman med stadsplaneringen. Bebyggelsens utglesning resp. koncentration påverkar möjligheten att erbjuda god kollektivtrafik till en rimlig kostnad. Jag anser i likhet med utredningen och remissinstanserna att det är av största vikt att det i den fysiska planeringens alla skeden klargörs hur den kollektiva trafikförsörjningen skall utformas – vilken trafikstandard som skall väljas, vilka investeringar som krävs och vad trafiken kommer att kosta. Detta är särskilt viktigt med tanke på att det finns tendenser i dagens stadsbyggande som försvårar möjligheterna att skapa en god kollektiv trafikförsörjning till rimlig kostnad.

Liksom utredningen anser jag att kommunerna är bäst lämpade att avgöra vilken standard som bör uppnås inom den kollektiva tätortstrafiken. Kommunernas planering bestämmer ju i hög grad förutsättningarna för trafiken. Jag anser att de planeringsmetoder som utredningen redovisat redan har varit till hjälp för kommunerna. Jag vill i detta sammanhang också peka på de informationsskrifter som planverket, vägverket och trafiksäkerhetsverket tagit fram samt det arbete med riktlinjer för planeringen av tätorternas trafiknät som dessa myndigheter nu håller på att avsluta.

Staten bidrar ekonomiskt på olika sätt till en god kollektivtrafikförsörjning i tätorterna. Särskilt driftbidrag till trafiken utgår numera även i tätorterna om ett gemensamt regionalt huvudmannaskap för trafiken införts. Bidrag utgår också till investeringar i tunnelbana och andra spåranläggningar med planskilda korsningar med 95 % av kostnaden för underbyggnadsarbeten. Beloppen vägs mot väginvesteringar inom flerårs- och fördelningsplanernas ekonomiska ramar.

KOLT studerade i enlighet med sina direktiv en tänkbar framtida utformning av statsbidrag till investeringar. Utredningen föreslår ett vidgat sådant stöd till kollektivtrafiken. Förslagen innebär att bidragsmöjligheterna ökas i fråga om den spårbundna trafiken och en rad anläggningar av betydelse för busstrafiken. När det gäller den spårbundna trafiken innebär förslaget att även sådana spårtrafikanläggningar som inte uppfyller kravet på planskilda korsningar med annan trafik skall bli bidragsberättigade. Dessutom föreslås att vissa investeringar i spårtrafikanläggningars överbyggnad skall bli bidragsberättigade.

Anläggningar av betydelse för busstrafiken avser främst bussleder och busshållplatser. Dessa anläggningar skall enligt förslaget bli bidragsberättigade oavsett om investeringen har ett funktionellt samband med en statsbidragsberättigad trafikled eller inte. Bidrag till större anläggningar skall kunna utgå med 95–85 % av byggnadskostnaderna. Fråga om bidrag skall prövas vid fastställelse av fördelningsplan eller, om staten är väghållare, vid

fastställelse eller ändring av flerårsplan. Bidrag skall alltså enligt förslagen även i fortsättningen vägas mot väginvesteringar inom flerårs- och fördelningsplanernas ekonomiska ramar. KOLT föreslår vidare att länsstyrelse skall pröva bidrag till mindre anläggningar för lokal kollektiv trafik. Bidrag till sådana anläggningar skall kunna utgå med 50 %. Utredningen föreslår att ett visst belopp avsätts för ändamålet.

I likhet med utredningen förordar en stor del av remissinstanserna ett vidgat statligt stöd till kollektivtrafiken. Flera av remissinstanserna förordar även statsbidrag till drift och rullande materiel samt andra bidragsformer än vad utredningen har föreslagit.

Många av remissinstanserna ifrågasätter det lämpliga i att medel för statsbidrag till anläggningar för kollektivtrafik, såsom utredningen föreslår, skall tas från samma anslag som medel till byggande av statliga vägar och som medel till bidrag till byggande av kommunala vägar och gator. Dessa remissinstanser vill i stället ha särskilda anslag till anläggningar för kollektivtrafiken. Vidare har några remissinstanser i motsats till utredningen framfört att bidragen bör utgå med samma procent till alla typer av anläggningar. Dessutom har den föreslagna handläggningsordningen då det gäller bidrag till mindre anläggningar för kollektivtrafiken kritiserats liksom storleken av det föreslagna anslaget för ändamålet.

För egen del vill jag beträffande statsbidrag till kollektivtrafiken anföra följande.

Det statliga stödet till investeringar i spårbundna kollektiva trafiksystem anser jag ha fyllt en viktig funktion med hänsyn till de speciella trafikförhållanden som rått i landets största tätortsregioner. Utbyggnaden av Stockholmsregionens tunnelbanesystem har härigenom snabbt kunnat genomföras. Även till snabbspårvägen i Göteborg har bidrag lämnats. De spårbundna systemen representerar i dessa regioner väsentliga komponenter i trafikförsörjningen. Resenärerna i dessa regioner har kunnat erbjudas ett attraktivt kollektivtrafikalternativ. Investeringarna har också medfört ett minskat behov av väginvesteringar, vilket var motivet till att bidraget när det infördes skulle vägas mot väginvesteringar inom givna ekonomiska ramar.

Den konstruktion bidragsbestämmelserna fått har dock inneburit att tunnelbanetrafik och lokaltågtrafik på egen banvall, om den inte varit SJ:s, gynnats medan annan spårtrafik och busstrafik i tätorterna hamnat i ett sämre konkurrensläge. Ett utökat statsbidrag till spårbundna trafiksystem skulle därför enligt min mening inte självklart vara till gagn för en god kollektivtrafikutbyggnad. Man riskerar att genom statsbidrag styra utvecklingen mot system med höga kapitalkostnader som i vissa fall kan vara samhällsekonomiskt sämre än t. ex. busstrafiksystem med hög standard.

En ökning av de bidragsgrundande objekten enligt KOLT:s förslag skulle – inom givna ramar för vägbyggnaden – enligt min mening inte medföra den allmänna stimulans av kollektivtrafiken i tätorter som är önskvärd utan i

första hand komma de allra största tätorterna till del. Detsamma gäller förslaget att också göra spåranläggningar med plankorsningar bidragsberättigade.

Efter det att KOLT presenterade sitt betänkande har riksdagen lagt fast nya principer angående ansvaret för lokal och regional kollektivtrafik. Ansvaret för den lokala och regionala persontrafiken kommer successivt att föras över till en för kommuner och landsting gemensam huvudman i varje län. Detta ger utrymme för samordning och effektivisering av trafiken och dessutom förutsättningar för ett trafikutbud som är avpassat efter lokala förhållanden. Till nyordningen hör vidare ett nytt och förstärkt bidragssystem. Stöd utgår enligt det nya systemet i form av vägmilersättning till såväl spårbunden trafik som vägtrafik. Vidare omfattas tätortstrafiken av det nya stödet. Inriktningen och omfattningen av det nya stödet till kollektiv persontrafik utgår från en strävan från samhällets sida att garantera en viss grundläggande trafikstandard – ett basutbud – för landet som helhet. Bidragets generella konstruktion skapar goda förutsättningar för en fortsatt utveckling av den kollektiva trafiken såväl på landsbygden som i tätorter.

Jag vill i detta sammanhang också framhålla att kommunalekonomiska utredningen har föreslagit att kostnadsskillnaderna mellan kommunerna för kollektivtrafik skall vara en av de faktorer som skall ligga till grund för beräkningen av skatteutjämningsbidraget. Särskild hänsyn kommer enligt förslaget att tas till att större tätorter, räknat per invånare, har större behov av kollektivtrafik än andra. En proposition med anledning av utredningens förslag föreläggs riksdagen i vår.

Enligt min mening utgör det nya bidraget till kollektivtrafik ett bättre sätt att stimulera kollektivtrafiken i tätorterna än de förslag i fråga om statsbidrag som KOLT har lagt fram. Något skäl att utöka statsbidragsgivningen till anläggningar för spårbunden trafik finner jag inte föreligga. Jag vill dessutom framhålla att kommunernas nettokostnader för kollektivtrafik kommer att beaktas i skatteutjämningssystemet.

Mot bakgrund av det anförda bör det övervägas om inte det särskilda investeringsstöd som nu utgår till tunnelbanor och spårvägar på särskild banvall bör slopas. Vissa investeringar i sådana anläggningar (två tunnelbanesträckor i Stockholmsområdet och två spårvägssträckor i Göteborgsområdet) finns dock upptagna i flerårs- och fördelningsplanerna för åren 1979–1988 med statsbidrag som bygger på nuvarande regler för bidragsgivningen. Mot bl. a. denna bakgrund anser jag att de nuvarande statsbidragsreglerna t. v. bör bibehållas när det gäller spårbunden trafik. Den utredning som jag har fått regeringens bemyndigande att tillsätta med uppgift att göra en total översyn av statsbidragsgivningen till kommunernas väg- och gatuhållning kommer att överväga statsbidragsgivningen i framtiden för denna typ av investeringar.

Vad sedan gäller KOLT:s förslag angående ökade möjligheter till investeringsbidrag till busstrafikanläggningar bör det påpekas att busstrafikanläggningar redan i dag i stor utsträckning är statsbidragsberättigade. Vägverket

har under senare år, och sedan KOLT lade fram sitt betänkande, lagt ökad vikt vid projekt som gynnar den kollektiva trafiken i statsbidragsgivningen till den kommunala väg- och gatuhållningen. Denna utökade satsning har skett inom ramen för gällande statsbidragsregler. Längs de statliga vägarna har vägverket vidare successivt byggt ut busshållplatser med medel från anslaget Byggande av statliga vägar. I flerårs- och fördelningsplanedirektiven har den kollektiva trafikens behov angetts vara en viktig prioritetsgrund. De nu upprättade planerna har ett innehåll som väl stämmer överens med en sådan inriktning.

Av central betydelse för kollektivtrafiken i tätorter är den tekniska utvecklingen och möjligheten att finna nya och bättre former för trafik. Ett omfattande forskningsarbete inom området bedrivs med statligt stöd. Jag återkommer till denna forskning i avsnitt 9.

6.3 Handikappanpassad kollektivtrafik

Samhällets insatser för handikappade har under det senaste årtiondet utvecklats i snabb takt och på många områden, bl. a. inom undervisning och utbildning, vård och rehabilitering, planering och byggande av bostäder, arbetsplatser, allmänna byggnader m. m., färdtjänst, bidrag till inköp av egen bil och tekniska hjälpmedel samt kulturell verksamhet. Inte minst handikappade själva och deras organisationer har haft stor betydelse för insatsernas utbyggnad och inriktning.

Målet för handikappolitiken kan sammanfattas i begreppen normalisering och integrering, vilket innebär att människor med handikapp skall ingå i samhällets gemenskap och få samma livsvillkor som andra. Insatserna på handikappområdet har därför alltmer kommit att inriktas på att anpassa samhället till handikappade och inte i första hand på åtgärder som är relaterade till den enskilde.

En rad olika frågor om samhällets ansvar för handikappade har behandlats av handikapputredningen. Utredningsarbetet, som har redovisats i sex olika betänkanden, har lett fram till förslag om åtgärder som bl. a. syftar till att göra samhällsmiljön och de aktiviteter som bedrivs i samhället tillgängliga för handikappade. Förslagen har genomförts i flera avseenden. Utredningens senaste betänkande (SOU 1976:20) Kultur åt alla lades sålunda till grund för den proposition (1976/77:87) om insatser för handikappades kulturella verksamhet som behandlades av riksdagen våren 1977 och som innefattade åtgärder för att öka handikappades delaktighet i kulturlivet (KrU 1976/77:44, rskr 1976/77:325). I prop. 1978/79:73 har regeringen vidare föreslagit väsentligt förbättrade villkor för arbetshandikappade.

Kommunikationerna är av central betydelse för handikappades möjligheter att delta i samhällets olika aktiviteter. Även här har samhället gått in med ett ökat engagemang. Den kommunala färdtjänsten har sålunda utvecklats kraftigt och finns numera i alla kommuner. Utvecklingen har

främjats bl. a. av det statsbidrag till färdtjänst som infördes år 1975. Den kommunala färdtjänsten skall med taxi eller särskilda färdtjänstfordon tillgodose behovet av lokala resor för handikappade som inte utan väsentliga svårigheter kan använda allmänna färdmedel.

De statliga trafikverken behandlar fortlöpande frågor som hänger samman med handikappades behov av särskilda åtgärder och arrangemang inom kommunikationsväsendet. Ett aktuellt exempel på resultatet av detta arbete är den handikappanpassning i väsentliga avseenden som skett i de personvagnar som SJ nyligen har beställt. De nya vagnarna är dock inte konstruerade för att ta emot rullstolsbundna resenärer i vanliga rullstolar. Regeringen har därför gett SJ i uppdrag att i samarbete med handikappinstitutet ta fram ett beslutsunderlag för en typ av järnvägsvagn som är särskilt anpassad för rullstolsbundna resenärer. Detta utredningsarbete beräknas vara klart under första halvåret 1979.

Bland andra aktuella åtgärder inom kommunikationssektorn kan nämnas de förenklingar och förbättringar i fråga om handikappades parkeringstillstånd som genomförts efter regeringens beslut i slutet av år 1976. Vidare har rörelsehindrades parkeringsmöjligheter förbättrats genom att kommunerna har fått rätt att befria dem från skyldighet att betala avgift på allmän parkeringsplats.

År 1973 tillkallades den s. k. HAKO-utredningen med uppdrag att utreda vissa frågor rörande det allmänna kommunikationsväsendets anpassning till handikappades behov. Utredningen avgav i september 1975 betänkandet (SOU 1975:68) Handikappanpassad kollektivtrafik. Utredningens uppgift var att klarlägga olika handikappgruppers situation på kommunikationsområdet, bedöma i vilka hänseenden anpassningsåtgärder kan vara motiverade samt prioritera behoven med hänsyn till de resurser som står till resp. myndigheters och trafikföretags förfogande.

Utredningen konstaterar att ca 250 000 personer i vårt land har en sådan begränsning i sin fysiska eller psykiska utrustning till följd av ålder, handikapp eller sjukdom att de i kommunikationssammanhang är gravt handikappade. Handikappet i resesituationen betingas till stor del av de kollektiva färdmedlens bristande handikappanpassning. Av nämnda 250 000 personer bedöms ca 20 000 ha så grava handikapp att de är beroende av särskilda färdtjänstfordon för sina resor. Utredningen räknar vidare med att ytterligare ca 750 000 personer möter svårigheter vid resa med kollektiva färdmedel och därför kan sägas vara förflyttningshandikappade i vid bemärkelse.

Genom s. k. hearings med handikapprepresentanter och genom en enkät till trafikmyndigheter, trafikföretag och färdmedelstillverkare har utredningen bl. a. försökt kartlägga hur befintliga färdmedel och terminaler är utrustade från handikappsynpunkt och vilka brister i trafikmedlens utformning och utrustning som personer med olika handikapp upplever. Vidare har utredningen låtit genomföra en specialstudie över handikappades problem

vid förflyttning i den yttre miljön, dvs. mellan bostad och terminal eller motsvarande.

Kartläggningen visar de många brister som finns i såväl färdmedlens som terminalernas och närmiljöns utformning med avseende på tillgängligheten för handikappade. Utredningen anser att flertalet brister kan rättas till med relativt enkla medel. I andra fall fordras mer omfattande konstruktionsändringar – i vissa fall föregångna av forsknings- och utvecklingsarbete.

Enligt min bedömning är utredningens beskrivning av handikappades situation i dagens trafikmiljö riktig. Den bedömningen gör också flertalet av de remissinstanser, som kommenterat beskrivningen. Det finns således ett stort behov av att anpassa de kollektiva färdmedlen och trafikanläggningarna till handikappades behov och förutsättningar. Den kollektiva trafiken är viktig för vår transportförsörjning. Detta gäller inte minst för handikappade, som ofta i hög grad är hänvisade till de kollektiva trafikmedlen för sina resor. Det är här fråga om människors möjligheter att på lika villkor delta i samhällslivet – i arbete och skola, föreningsliv och fritidsverksamhet. Anpassningen av de kollektiva färdmedlen till handikappades behov anser jag således vara en nödvändig förutsättning för att målet om handikappades integrering och normalisering skall kunna uppnås. Att göra den kollektiva trafiken tillgänglig för alla trafikantkategorier bör därför ingå i det trafikpolitiska målet att tillförsäkra medborgarna en tillfredsställande transportförsörjning.

I det följande redovisar jag mina ställningstaganden och bedömningar i anslutning till HAKO-utredningens förslag. I vissa delar har jag samrått särskilt med statsrådet Lindahl och bostadsministern.

HAKO-utredningen anser att alla kollektiva trafikmedel bör anpassas successivt till handikappades behov. Enligt utredningen bör åtgärderna prioriteras så att inom ramen för gällande säkerhetskrav samtliga möjligheter till anpassning av alla trafikmedel skall tas tillvara så snart det är tekniskt och ekonomiskt möjligt.

I likhet med samtliga remissinstanser ansluter jag mig till utredningens principförslag att målet bör vara en så långt möjligt fullständig anpassning av den kollektiva trafikapparaten. Av tekniska och ekonomiska skäl måste anpassningen ske successivt och jag finner att man med utredningens prioriteringsordning når den snabbaste förbättringen för det stora flertalet handikappade. För att påskynda den tekniska utvecklingen bör ett målmedvetet forsknings- och utvecklingsarbete inledas.

Utredningen har konkretiserat sina förslag till anpassningsåtgärder i ett *ramprogram* som avser såväl färdmedel som terminaler och närmiljö samt forskning och utveckling. De anpassningsåtgärder som avser färdmedel och terminaler har indelats i fyra grupper – kompletteringsåtgärder, översynsåtgärder, anskaffningsåtgärder och utvecklingsåtgärder – med avseende på när de kan genomföras. Som exempel på kompletteringsåtgärder kan nämnas förbättrad destinationsskyltning och uppsättande av ytterligare stödhandtag i

färdmedlen. Till grupperna översyns- och anskaffningsåtgärder hör bl. a. anordnande av särskilda handikappsäten och förbättring av högtalaranläggningarnas kvalitet resp. ändrad utformning av instegen på färdmedlen och bredare dörröppningar som medger att en rullstol kan tas ombord. Utredningen menar att de anpassningsåtgärder vars tekniska lösningar nu är kända – dvs. främst kompletterings- och översynsåtgärder samt vissa anskaffningsåtgärder – bör kunna genomföras inom en tioårsperiod och rymmas inom trafikföretagens ordinarie ekonomiska ramar.

Ramprogrammet har i huvudsak mottagits positivt av remissinstanserna. Representanter för trafikutövare och fordonstillverkare har således i sina yttranden förklarat sig beredda att verka för att nuvarande brister undanröjs. Handikappintressenterna menar att man i vissa fall – t. ex. i fråga om anpassningen till de gravt rörelsehindrades behov – bör kunna genomföra åtgärderna snabbare än vad utredningen föreslagit. Å andra sidan framhåller trafikföretagen och deras företrädare att betydande tekniska problem och kostnader är förbundna med vissa av de åtgärder som föreslås.

För egen del anser jag att ramprogrammet i stort är väl avvägt med avseende på såväl föreslagna åtgärder som det tidsmässiga genomförandet. Programmet bör i huvudsak kunna läggas till grund för genomförande.

Detaljer i utredningens konkreta förslag till anpassningsåtgärder och tekniska lösningar har i vissa fall kommenterats av främst fordonstillverkarna och trafikföretagen. Vidare har synpunkter framförts på klassificeringen av vissa åtgärder. Jag finner för min del att den indelning som utredningen har gjort bör ses som ett sätt att praktiskt strukturera en mängd skilda anpassningsåtgärder och att i viss mån prioritera dessa i tiden. Avsikten är att programmet skall vara vägledande vid genomförandet. En viss frihet måste medges företagen att själva välja lösning, vilket lämpligen bör ske efter samråd med handikapporganisationerna. Utredningens förslag bör i sådana fall mer betraktas som funktionskrav än som krav på en bestämd teknisk lösning. Med ett sådant synsätt säkerställs också enligt min mening en snabb och ändamålsenlig anpassning.

Jag vill i detta sammanhang betona betydelsen av att det sker ett samarbete mellan handikapporganisationerna samt trafikföretagen och fordonstillverkarna i arbetet med anpassningen av de olika trafikmedlen. Ett sådant ömsesidigt utbyte av erfarenheter och synpunkter ökar förståelsen för problemen och ger en god grund för konstruktiva lösningar.

Företrädare för kollektivtrafikföretagen har i sina yttranden framhållit risken för att en långtgående handikappanpassning kan innebära sämre service i olika hänseenden för andra trafikanter och därmed försvaga kollektivtrafikens attraktionskraft. Detta skulle bl. a. gälla närtrafiken med buss och tunnelbana i rusningstid då trafiksystemet är känsligt för förseningar. Jag har i och för sig förståelse för dessa synpunkter, men jag anser att farhågorna är något ensidiga. Handikappanpassningen av fordonen bör nämligen inte ses som isolerade åtgärder för att tillgodose en viss resande-

kategoris önskemål – på bekostnad av andra resenärer – utan tvärtom som ett led i en allmän utveckling av den kollektiva trafikapparatens tillgänglighet och standard, vilket trafikföretagen normalt strävar efter i syfte att öka resandet. En sådan standardhöjning bidrar också till att skapa ekonomiska förutsättningar för handikappanpassningen. Genom lägre insteg i bussar, bredare dörröppningar, bättre information etc. bör av- och påstigning kunna ske snabbare och smidigare, vilket underlättar tidhållningen och som följd därav bl. a. kortar av väntetiderna vid hållplatserna. Med ett sådant synsätt betonas standard- och tillgänglighetsfrågornas samhörighet med trafikförsörjningsfrågorna. Alla dessa faktorer bör därför enligt min mening beaktas i ett sammanhang vid planering för en tillfredsställande transportförsörjning bl. a. för att merkostnader som följd av handikappanpassningen skall undvikas. Det är som följd härav naturligt att anpassningsåtgärderna ingår som en del i trafikföretagens och färdmedelstillverkarnas planering.

Jag övergår nu till att kommentera vissa delfrågor rörande de olika färdmedlen.

I samband med utvecklingen av framtida *personvagnar i järnvägstrafiken* menar utredningen att önskemålen om att kunna resa i rullstol på egen hand bör beaktas. Som ett led i detta arbete föreslår utredningen att någon eller några äldre vagnar byggs om på prov för sådan anpassning.

Av remissbehandlingen framgår att handikappanpassning av personvagnarna i järnvägstrafiken av handikapporganisationerna anses vara särskilt angelägen då järnvägen som trafikmedel – genom relativt goda utrymmen i vagnarna och järnvägsnätets utbredning – har stor betydelse för handikappades resemöjligheter. Man önskar därför en snabb anpassning av tågen så att även rullstolsbundna kan färdas på egen hand. SJ framhåller tågets fördelar framför andra trafikmedel för handikappade som med eller utan hjälp av följeslagare kan ta sig ombord på ett tåg. Däremot menar SJ att man inte kan klara rullstolar på de nuvarande tågen. Nivåskillnaderna och avstånden mellan plattformar och vagnsgolv är för stora och kan av tekniska skäl inte göras tillräckligt små. Vidare kan en person som sitter i rullstol ombord utgöra en risk för sig och andra främst i anslutning till start och bromsning. Korridorer och mittgångar är vidare för smala för vanliga rullstolar.

Enligt min mening bör järnvägen kunna fylla en viktig funktion för handikappades interregionala resor. Anpassningen av järnvägsvagnarna till gravt handikappade är dock särskilt svår som en följd av järnvägens tekniska förutsättningar och den långa livslängden hos järnvägsmaterielen. För att en rullstolsbunden resenär skall kunna färdas med tåg på egen hand förutsätts bl. a. att en särskild lyftanordning utvecklas. Säkerhetsproblemen måste vidare få en tillfredsställande lösning. Som jag tidigare har nämnt har regeringen uppdragit åt SJ att i samarbete med handikappinstitutet ta fram en typ av järnvägsvagn som gör det möjligt för rullstolsbundna resenärer att resa med rullstol. Detta arbete bör ge det tekniska underlag som behövs för ett ställningstagande.

Även om det inte helt går att uppnå en fullständig anpassning av järnvägstrafiken, så har ändå ett betydelsefullt steg tagits med de 150 nykonstruerade personvagnar som SJ beställde för två år sedan och som snart kommer att börja levereras. Vagnarna tillgodoser i sin grundkonstruktion viktiga krav på handikappanpassning. Man har t. ex. gjort insteget bekvämare. Ingången blir således väsentligt bredare och trappan mindre brant än i nuvarande vagnar. Trappan blir också klimatskyddad. Detta är exempel på förbättringar som är till fördel för alla resenärer. Den ena av de två toaletter som vagnen skall förses med blir betydligt rymligare än i nuvarande vagnstyper. Stödhandtag utformas och placeras med tanke på rörelsehindrade och materiel i stolar, handtag etc. väljs med tanke på allergikernas krav. Det kommer vidare att finnas plats ombord för förvaring av rullstolar. Utformningen av vissa delar av dessa vagnar har skett i samarbete med företrädare för handikapporganisationerna.

I detta sammanhang vill jag nämna att SJ och AB Trafikrestauranger på en väsentlig punkt har tillgodosett ett krav från bl. a. allergikerna om rökfria serveringsutrymmen i restaurangvagnarna. Det är en enkel åtgärd som är viktig för den växande gruppen allergiker samtidigt som den torde uppskattas av de icke rökande resenärerna. Trafikrestauranger har vidare på senare tid infört ambulerande service i många vagnar, vilket bör vara till fördel för bl. a. rörelsehindrade.

Jag instämmer i utredningens förslag till anpassningsåtgärder avseende *bussar, pendeltågs- och tunnelbanevagnar*. Det bör med andra ord vara möjligt att inom en relativt nära framtid vidta sådana åtgärder – t. ex. bredare bussdörrar – att rörelsehindrade med starkt nedsatta gångfunktioner och därmed också rullstolsbundna med hjälp av ledsagare kan ta sig ombord på dessa färdmedel. Lämpliga tekniska hjälpmedel för rullstolsbundna – förutom lyftanordningar även standardiserade rullstolar – är i detta sammanhang väsentliga och angelägna forskningsuppgifter. Jag kan här nämna att avdelningen för handikappforskning vid Göteborgs universitet genomför ett särskilt bussanpassningsprojekt inom ramen för Nordisk Ämbetsmannakommittés för transportfrågor (NÄT) handikappanpassningsprojekt. Andra projekt som pågår inom NÄT rör handikappanpassning av tåg och fartyg. Projekten beräknas kunna redovisas om ungefär ett år.

Beträffande *taxibilarna* anser jag – i likhet med påpekandena från taxiförbundet och vissa biltillverkare – att det finns skäl att klassificera den vridbara passagerarstolen resp. tröskelfritt insteg i framsäte på taxi som en utvecklingsåtgärd i stället för anskaffningsåtgärd. I detta sammanhang vill jag också erinra om att det pågår ett utvecklingsarbete i fråga om taxibilar bl. a. inom Volvo. Volvo har således presenterat en prototyp till taxi vilken genom sitt låga golv och speciella utformning i övrigt även kan transportera rullstolsbundna passagerare.

När det gäller handikappanpassning av *flygplan* och *fartyg* vill jag framhålla

betydelsen av – vilket naturligtvis även gäller för övriga trafikmedel – att trafikföretagen vid anskaffning av ny materiel redan på specifikationsstadiet för fram anpassningskraven så att kostsamma modifieringar i efterhand kan undvikas. De för flyg- resp. sjösäkerheten ansvariga myndigheterna har framhållit att handikappanpassningsåtgärderna måste avvägas med hänsyn till säkerhetsaspekterna. Självfallet får inte anpassningsåtgärderna innebära att säkerheten åsidosätts. I många fall torde emellertid säkerhets- och handikappanpassningskraven gå att förena. Bredare dörrar och korridorer, mindre nivåskillnader etc. är t. ex. åtgärder som bör underlätta en snabb utrymning vid haveri eller fara för haveri.

I likhet med vad som anförts av några remissinstanser anser jag att *arbetsmiljöfrågorna* för berörd personal måste uppmärksammas i samband med den tekniska utformningen av olika anpassningsåtgärder och de rutiner som kommer till användning, exempelvis vid lyft av handikappade i rullstolar och transportstolar.

Det är vidare i enlighet med HAKO-utredningens förslag önskvärt att färdtjänst- och trafikpersonalen ges den *utbildning* som erfordras för att vid behov kunna hjälpa handikappade till rätta främst vid av- och påstigning men även under resan. Utbildningen bör bedrivas i takt med trafikmedlens anpassning. Jag utgår från att färdtjänstens personal ges den utbildning som erfordras. Trafikpersonalen bör genom trafikföretagen ges sådan utbildning att de i viss omfattning kan bistå med hjälp under resan och vid eventuella omstigningar. Av naturliga skäl får dock trafikpersonalens medverkan ske inom ramen för de personalresurser som disponeras. Samtidigt vill jag peka på den hjälp som erhålles inom färdtjänstens ram.

De anpassningsåtgärder som företrädesvis av tekniska skäl inte är möjliga att genomföra f. n. bör, i enlighet med utredningens förslag, bli föremål för en intensifierad *forskning och utveckling*. Detta gäller bl. a. ytterligare utveckling av transportstolen, utveckling av terminal- eller färdmedelsanknutna lyftanordningar eller andra anordningar för att rörelsehindrade och rullstolar skall kunna tas ombord på färdmedlen samt anordningar för förankring av rullstolar under färd. Behovet av forsknings- och utvecklingsinsatser på området har också bestyrkts av flera remissinstanser.

I några avseenden pågår redan ett sådant arbete t. ex. i fråga om den transportstol och de lyftanordningar för landsvägs- och charterbussar som är under utveckling vid Göteborgs universitet. Under förra året beslöt regeringen att bidra med 1,5 milj. kr. till försöksverksamhet med ett nytt bussystem i Halmstad. Systemet, som har utvecklats av Volvo, innebär att en buss med hjälp av elektronik kan få en mjuk inbromsning och kan köra mycket nära särskilda hållplatser som är uppbyggda i nivå med bussens golv. På- och avstigningen påskyndas och blir bekvämare för alla resenärer. Rörelsehindrade resenärer – även rullstolsbundna – kan mycket lätt ta sig av och på bussen utan hjälp. Som jag redan nämnt arbetar SJ f. n. på regeringens

uppdrag på att ta fram en speciellt handikappanpassad järnvägsvagn. En arbetsgrupp inom NÄT har som nämnts till uppgift att redovisa gemensamma nordiska projekt som är ämnade att underlätta handikappades transporter och trafiksituation.

Även om det således redan pågår ett värdefullt utvecklingsarbete på området finns det enligt vad jag har anfört angelägna projekt som bör påbörjas så snart som möjligt. Särskilda medel – 1,5 milj. kr. – bör anvisas för detta ändamål. Jag återkommer till denna fråga under avsnitt 9 Forsknings- och utvecklingsfrågor. I det sammanhanget kommer jag också att ta upp frågan om texttelefoner för döva.

Utredningens bedömningar och förslag avseende *terminalanpassningen* svarar enligt min uppfattning väl mot förslagen på färdmedelsområdet.

Som utredningen har påpekat kan den nödvändiga terminalanpassningen åstadkommas inom ramen för byggnadslagstiftningen. Den bestämmelse som främst tar sikte på handikappades behov är 42 a § byggnadsstadgan (1959:612, omtryckt 1972:776, ändrad senast 1978:369) (BS).

42 a § BS infördes år 1966 (SFS 1966:175) och angav bl. a. att de utrymmen i byggnad, till vilken allmänheten äger tillträde, i skälig omfattning skall utformas så att de blir tillgängliga för och kan utnyttjas av personer vilkas rörelseförmåga är nedsatt till följd av ålder, invaliditet eller sjukdom. Statens planverk har därefter utfärdat tillämpningsbestämmelser till 42 a §. Dessa, som finns intagna i Svensk byggnorm (SBN 1975), innehåller bindande föreskrifter om förflyttningsvägar och lokaler som är upplåtna för allmänheten samt råd och anvisningar beträffande viktigare funktionsmått.

Tillämpningsområdet för 42 a § har sedermera utsträckts till att omfatta arbetslokaler och bostäder som används för annat ändamål än fritidsändamål. Vidare har den inskränkning i tillgänglighetskravet som låg i att handikappanpassning skulle ske endast i skälig omfattning slopats fr. o. m. den 1 juli 1977 (SFS 1976:678).

Samtidigt med denna ändring företogs en ändring i 48 a § BS med sikte på handikappade. Av 48 a § följer numera att vid sådan ändring av byggnad, som enligt 75 § BS är att hänföra till nybyggnad, skall bestämmelserna i bl. a. 42 a § tillämpas beträffande de delar av byggnaden som berörs av ändringen och i den omfattning som erfordras för att dessa delar av byggnaden skall uppfylla skäliga anspråk på bl. a. handikappanpassning.

Utvidgningen av tillämpningsområdet för 42 a § har inneburit att förutsättningarna för en fullständig anpassning hittills har varit bättre när det gäller de fasta trafikanläggningarna än vad gäller färdmedlen. Sedan den 1 juli 1977 kan således kraven på handikappanpassning tillämpas fullt ut då terminaler uppförs. Däremot gäller dock enligt 48 a § en form av skälighetsbegränsning i fråga om ombyggnad av sådana terminaler som har uppförts före den 1 juli 1977.

Utredningens förslag innebär att befintliga terminalbyggnader – även utan samband med ombyggnad – skall handikappanpassas.

Enligt min mening är slopandet av skälighetskriteriet i 42 a § på sikt av stor betydelse för anpassningen av nya terminaler till handikappades behov. Syftet med utredningens förslag har alltså redan uppnåtts till viss del.

De förändringar som gjorts under de senaste åren av 42 a § avser nya byggnader. Som jag nyss har påpekat regleras handikappanpassning vid ombyggnad i 48 a §. Ett stort antal terminaler finns redan i drift. Av dessa kommer endast ett fåtal att byggas om inom överskådlig tid. Vidare planeras f. n. inte några nya terminaler att byggas.

Utredningens undersökning visar att det på många håll finns brister i de befintliga terminalanläggningarnas utformning, vilka försvårar eller omöjliggör för handikappade att använda sig av de kollektiva färdmedlen. Det är som följd härav nödvändigt att samordna handikappanpassningen av färdmedel och terminalbyggnader för att syftet med den reform som jag föreslår skall uppnås. Den föreslagna anpassningen av färdmedlen skulle annars inte vara meningsfull. Terminaler och färdmedel utgör nämligen för resenären en odelbar enhet. Detta innebär enligt min uppfattning att särskilda hänsyn bör tas till terminaler vid bedömning av frågan om handikappanpassning av byggnader. Mot bakgrund av vad jag nu har anfört finner jag det angeläget att HAKO-utredningens förslag avseende terminalbyggnaderna genomförs, dvs. att dessa skall handikappanpassas vid lämpligt tillfälle oavsett om de av annan anledning skall byggas om eller inte.

För att åstadkomma den nödvändiga handikappanpassningen av det befintliga terminalbeståndet föreslår jag att man ändrar BS så att 42 a § görs tillämplig även på detta bestånd oavsett om handikappanpassningen är föranledd av annan ombyggnad eller inte. Bestämmelsen i paragrafens första stycke bör därför anges gälla även i fråga om terminalbyggnad som har uppförts före den 1 juli 1977 eller för vilken byggnadslov har beviljats före nämnda dag. Som jag tidigare har nämnt gäller kraven på handikappanpassning fullt ut i fråga om sådana byggnader som har uppförts efter den 1 juli 1977.

Målet bör vara att man även i fråga om anpassningen av de äldre terminalbyggnader som avses behållas i drift kommer upp i den standard som anges i de handikappbyggnormer som gäller vid det tillfälle då anpassningen genomförs. Man måste emellertid vara medveten om att handikappanpassning av äldre terminalbyggnader, vilket vissa remissinstanser har påpekat, kan vara förenad med problem, främst av ekonomisk och teknisk natur. Kostnaderna för en anpassning kan t. ex. komma att uppgå till sådana belopp att de inte står i rimlig proportion till vad man vill uppnå. Vidare kan t. ex. byggnadens konstruktion vara sådan att möjlighet saknas att genomföra en viss anpassningsåtgärd. Förhållandena kan också vara sådana att det på grund av litet resandeunderlag inte är skäligt att kräva att en viss terminalbyggnad skall åtgärdas. Vad jag nu har sagt talar för att handikappanpassningen av de befintliga terminalerna tillåts ske i den omfattning och takt som är skälig med hänsyn till sådana förhållanden som jag har berört.

Anpassningen av de befintliga terminalerna bör enligt HAKO-utredningen ske inom en tioårsperiod. Svenska kommunförbundet anser att någon tidsgräns inte bör föreskrivas medan vissa andra remissinstanser anser att anpassningen bör genomföras fortare. Som jag tidigare har framhållit är det nödvändigt att handikappanpassningen av färdmedel och terminaler samordnas. Det gäller inte minst det tidsmässiga genomförandet. Jag har också i det föregående godtagit utredningens förslag att anpassningsåtgärderna avseende färdmedlen i princip bör kunna genomföras inom en tioårsperiod. Det innebär att även terminalanpassningen bör kunna genomföras i den omfattning som HAKO-utredningen har föreslagit. Anpassningen bör således i huvudsak kunna vara genomförd inom en tioårsperiod.

När det gäller den takt i vilken anpassningen bör ske bör inte kraven utformas så att en anpassning av alla de anordningar som det är fråga om skall göras vid ett och samma tillfälle. Det får anses vara skäligt att åtgärderna genomförs successivt inom den angivna tidsperioden och – såsom jag nyss nämnde – i den takt som är rimlig med hänsyn till bl. a. tekniska och ekonomiska förhållanden.

Den ändring i BS som jag nu har föreslagit bör lämpligen komma till uttryck i ett nytt tredje stycke i 82 a §. Genom ändringen slås alltså fast att terminalerna skall anpassas i enlighet med 42 a § BS oavsett om de annars skulle ha byggts om eller inte. Anpassningen skall ske med beaktande av vad jag i det föregående har angivit i fråga om skälighetskriterierna. Detta betyder att om inte hinder möter av ekonomiska, tekniska m. fl. omständigheter skall de standardkrav som gäller för nybyggnad i princip följas.

Av 76 § BS följer att det ankommer på statens planverk att utfärda föreskrifter och allmänna råd till det föreslagna 82 a § tredje stycket. När det gäller den tidpunkt då anpassningen skall vara slutförd, bör det ankomma på regeringen eller myndighet som regeringen utser att utfärda närmare föreskrifter. En bestämmelse härom har tagits in i paragrafen. Det innebär bl. a. att ingripanden enligt lagen (1976:666) om påföljder och ingripanden vid olovligt byggande m. m. inte får ske före utgången av den tidsfrist som kan komma att bestämmas.

En del av de terminalbyggnader som omfattas av mitt förslag förvaltas av statliga myndigheter och av landstingskommunerna. Enligt 54 § 2 mom. tredje stycket BS är bestämmelserna om byggnadslov i 1 mom. samma paragraf inte tillämpliga på statens och landstingens byggnader. I stället skall enligt 66 § andra stycket BS anmälan göras till byggnadsnämnden innan sådana byggnader påbörjas. I fråga om statliga byggnader gäller dessutom att den myndighet som har att pröva ritningarna till byggnaden får medge avvikelser från bestämmelserna i BS eller med stöd av stadgan meddelade föreskrifter (66 § första stycket BS).

Det har satts i fråga om dispensrätten enligt 66 § första stycket avser även en bestämmelse av den typ som jag nu har föreslagit. Även om man kan utgå från att berörda myndigheter kommer att se till att kraven enligt de föreslagna

bestämmelserna i 82 a § tredje stycket BS blir uppfyllda, anser jag det lämpligt att klargöra att någon dispensrätt inte föreligger i fråga om den typ av bestämmelser som finns i 82 a §. Det bör komma till uttryck genom att ett nytt andra stycke tas in i 66 §.

I en del fall är terminalbyggnader helt eller delvis förlagda under mark. Jag är medveten om att det ibland kan ifrågasättas om utrymmen under mark är att anse som byggnad i BS:s mening. Jag utgår emellertid från att detta inte skall utgöra något hinder för att den åsyftade handikappanpassningen kommer till stånd.

HAKO-utredningen har även behandlat frågan om handikappanpassning av den yttre miljön eller *närmiljön*. För att kollektivtrafiken skall kunna hävda sig gentemot individuella trafikmedel måste anpassningen avse hela transportkedjan. Det är därför väsentligt att de av utredningen föreslagna anpassningsåtgärderna avseende gångvägar, övergångsställen, entréer etc. också kommer till utförande. Det är oftast en kommunal angelägenhet att åstadkomma den handikappanpassning som erfordras här. Enligt min mening bör det finnas goda förutsättningar att fortsätta anpassningsarbetet bl. a. efter de riktlinjer och de kommunala miljöförbättringsplaner som föreligger. Anpassningsarbetet bör emellertid intensifieras. En särskild arbetsgrupp med företrädare för berörda intressenter bör därför tillskapas. Arbetsgruppen bör ha till uppgift att på myndighetsplanet verka för en fortsatt handikappanpassning av närmiljön enligt HAKO-utredningens förslag. Härvid bör bl. a. övervägas om de gällande riktlinjerna för närmiljöns utformning bör förändras i enlighet med HAKO-utredningens förslag. Statens planverk bör vara sammankallande i arbetsgruppen.

I sammanhanget vill jag också nämna att i en utredning "Stadens trafiknät" gjord av vägverket, trafiksäkerhetsverket och planverket gemensamt, bl. a. frågan om hur handikappades situation kan förbättras vid utformningen av närtrafikmiljön, gångvägnätet och hållplatser/omstigningsstationer har studerats. Utredningen skall resultera i en revidering och komplettering av tidigare utgivna planeringsriktlinjer för trafiknätet i en tätort. Jag vill vidare påpeka att miljöförbättringsbidrag kan utgå för åtgärder som syftar till att förbättra miljöns användbarhet och tillgänglighet för handikappade.

Kostnaderna för genomförandet av anpassningsåtgärderna avseende färdmedlen och terminalerna bör enligt utredningens förslag bäras av trafikföretagen och således ytterst av samtliga trafikanter. Jag konstaterar att utredningen anser att ett belopp av storleksordningen 235 milj. kr., varav för terminaler ca 130 milj. kr., i 1974 års prisläge är en realistisk bedömning av anpassningskostnaderna för trafiksektorn som helhet under en tioårsperiod.

Enligt min mening bör genomförandet av anpassningsåtgärderna allmänt sett innebära en ökad tillgänglighet och standard och därmed ökad attraktivitet hos den kollektiva trafiken. Flertalet åtgärder kommer således alla resenärer till godo vilket allmänt ökar kollektivtrafikens marknadsmässiga

förutsättningar. Handikappanpassningen bör vidare, med den genomförandemetodik som HAKO-utredningen föreslår i kombination med en noggrann planering och en målmedveten strävan att beakta och tillvarata anpassningsmöjligheterna, inte behöva leda till några renodlade merkostnader för trafikföretagen och trafikanterna annat än i undantagsfall. För att i ökad utsträckning bistå forskningen rörande vissa anskaffnings- och utvecklingsåtgärder föreslår jag dessutom ökade statliga forskningsanslag. För försöksvis införande av riksfärdtjänst för den mindre grupp gravt handikappade som även under överskådlig framtid inte bedöms kunna använda reguljära interregionala transportmedel kommer jag också att förorda att medel anvisas över statsbudgeten. Jag återkommer härtill i det följande. Det successiva genomförandet jämte den frihet att välja tekniska lösningar inom givna funktionskrav, som jag menar att trafikföretagen bör ha, underlättar även finansieringen. Mot den här bakgrunden anser jag inte att särskilda medel behöver anvisas för handikappanpassningen av färdmedlen och terminalerna.

Jag övergår nu till utredningens förslag om försöksvis införande av *riksfärdtjänst*.

Som komplement till de allmänna kommunikationsmedlen behövs en väl utbyggd färdtjänst i alla kommuner. Den är, med hänsyn till att vissa färdmedel först i ett längre perspektiv kan bli tillgängliga för vissa handikappgrupper, en viktig förutsättning för att kravet på integrering och normalisering av alla grupper av handikappade skall kunna förverkligas inom en rimlig tid. För att underlätta för kommunerna att bygga ut den kommunala färdtjänsten till god kvalitet utgår sedan år 1975 statsbidrag till kommunerna med 35 % av bruttokostnaderna.

I det här sammanhanget vill jag erinra om regeringens förslag i prop. 1978/79:73 om bl. a. väsentligt förbättrade villkor för bilstödet till handikappade som förvärvsarbetar. Frågan om en vidgning av stödet till att avse även andra handikappade erbjuder vissa problem, bl. a. beträffande personkretsen. Enligt vad jag har erfarit kommer statsrådet Lindahl att föreslå regeringen att hela frågan om stöd till anskaffning av bil till handikappade utreds närmare.

För vissa handikappgrupper – ca 20 000 personer enligt HAKO-utredningen – som av särskilda skäl trots en långtgående fordonsteknisk och miljömässig anpassning av trafikväsendet inom överskådlig tid inte bedöms kunna resa kollektivt på egen hand föreslår utredningen en särskild transportlösning för längre resor – riksfärdtjänst. Riksfärdtjänsten, som föreslås bli inrättad på försök, är tänkt att ta vid där den kommunala färdtjänsten i dag slutar, dvs. skall i princip avse interregionala och vissa regionala resor. Detta innebär emellertid inte att den kommunala färdtjänsten skall utvidgas till en riksfärdtjänst. Flertalet individer som är berättigade till kommunal färdtjänst bör sålunda bl. a. med hänsyn till de kollektiva färdmedlens successiva handikappanpassning kunna genomföra längre resor utan riksfärdtjänst. Syftet är i stället att en särskild grupp som från

kommunikationssynpunkt är mycket gravt handikappade genom riksfärdtjänsten skall ges möjlighet att göra längre resor.

En riksfärdtjänstresa förutsätts enligt utredningen i normalfallet ske med reguljärt fjärrtrafikmedel på större delen av sträckan samt med kommunal färdtjänst på avrese- resp. ankomstorterna. Resan skall med utgångspunkt i handikappets art eller de särskilda förhållandena i övrigt ske med flyg eller första klass tåg – i förekommande fall med sovplats i enbäddskupé. För det fall resa endast är möjlig i särskilt färdtjänstfordon skall sådant kunna användas hela färdsträckan.

Remissinstanserna är överlag mycket positiva till riksfärdtjänsten.

För egen del ansluter jag mig till utredningens och remissinstansernas principiella uppfattning och föreslår därför att en ny tranporttjänst, benämnd riksfärdtjänst, inrättas i syfte att tillgodose mycket gravt handikappades resebehov utanför hemkommunens trafikområde. Riksfärdtjänsten bör inrättas på försök under tre år i huvudsaklig överensstämmelse med utredningens förslag.

I sammanhanget vill jag allmänt framhålla att handikappades situation – i linje med intentionerna bakom ramprogrammet, nämligen en successiv anpassning av samtliga kollektiva färdmedel till de handikappades behov – bör förbättras främst genom anpassning av samhället och inte i första hand genom åtgärder som är relaterade till den enskilde. Statsbidrag till den kommunala färdtjänsten har hittills utgått försöksvis. Chefen för socialdepartementet har i årets budgetproposition anfört att det finns skäl att behålla denna bidragsgivning och att karaktären av försöksverksamhet därmed är avslutad. Det finns emellertid skäl att som 1976 års kommunalekonomiska utredning anfört med jämna mellanrum ompröva stimulansbidrag av denna typ. Varken den kommunala färdtjänsten eller riksfärdtjänsten bör enligt min mening ses som en permanent lösning på vissa handikappades reseproblem. Den nuvarande omfattningen av den kommunala färdtjänsten betingas nämligen i betydande utsträckning av den kollektiva trafikapparatens bristande anpassning. I den takt handikappanpassningen slår igenom i kollektivtrafiken bör det således vara möjligt att omfördela en del av de resurser som f. n. satsas på färdtjänsten och som kommer att satsas på riksfärdtjänsten.

Syftet med försöksverksamheten bör – utöver att den under försöksperioden ökar en särskild grupp gravt handikappades möjligheter att göra interregionala resor – vara att ge ett förbättrat beslutsunderlag inför ett slutligt ställningstagande till ett system med riksfärdtjänst. Försöksverksamheten bör därför utformas så att olika frågor av praktisk och innehållsmässig karaktär belyses.

HAKO-utredningen har inte utrett hur riksfärdtjänsten skall utformas i detalj. Detta innebär att innan riksfärdtjänsten kan påbörjas bl. a. ett antal administrativa och organisatoriska frågor och andra praktiska problem måste lösas. Enligt min uppfattning skulle en för ändamålet särskilt tillskapad nämnd ha de bästa möjligheterna att effektivt svara för det erforderliga

planeringsarbetet. Ansvaret för genomförandet och utvärderingen av försöksverksamheten bör också åvila en sådan nämnd.

Regeringen bör besluta om nämndens sammansättning. I nämnden bör finnas företrädare för kommunikationsdepartementet, kommunerna, Handikappförbundens centralkommitté och De handikappades riksförbund samt en från intressenterna fristående ordförande. Därutöver skall experter för särskilda uppgifter kunna knytas till nämnden. Till nämndens förfogade bör finnas vissa kansliresurser. Nämnden bör påbörja sin verksamhet den 1 juli 1979 och vara verksam under försöksperioden. Den försöksvisa riksfärdtjänsten bör påbörjas så snart förberedelsearbetet är avslutat.

Nämnden skall således inom givna riktlinjer svara för den försöksvisa riksfärdtjänsten. När det gäller frågan om hur verksamheten skall organiseras och administreras bör ett lättillgängligt, enkelt och tillförlitligt system självfallet eftersträvas. Legitimeringskraven för berättigande till riksfärdtjänst bör fastläggas av nämnden i samråd med socialstyrelsen. Härvid bör med utgångspunkt i en bedömning av vilka individer som har behov av riksfärdtjänst och med utgångspunkt i de ekonomiska förutsättningarna, som jag återkommer till senare, en avvägning göras mellan antalet riksfärdtjänstlegitimerade samt antal resor och reslängd per individ och år. I samband med de ekonomiska övervägandena bör nämnden även pröva den generella frågan om behov av ledsagare och hur ledsagares resa skall bekostas. Själva legitimeringen, som skall ske enligt riksgiltiga normer, bör om möjligt samordnas med legitimeringen för kommunal färdtjänst. Jag vill i detta sammanhang erinra om att regeringen den 21 december 1978 givit socialstyrelsen i uppdrag att i samråd med Svenska kommunförbundet se över anvisningarna för statsbidrag till den kommunala färdtjänsten.

När det gäller det praktiska genomförandet av en riksfärdtjänstresa bör nämnden bl. a. utgå ifrån att bistånd från SJ:s, luftfartsverkets, Linjeflygs eller SAS personal för omhändertagande av handikappade i allmänhet inte kan påräknas, utöver vad som erbjuds i dag.

För försöksverksamhetens genomförande beräknade HAKO-utredningen 15 milj. kr. per år. Jag har med utgångspunkt i bl. a. HAKO-utredningens beräkningar och i syfte att en rimlig ambitionsnivå skall kunna uppnås beräknat medelsbehovet till 20 milj. kr. per år inkl. kostnaderna för den för verksamheten ansvariga nämnden. Dessa medel är således främst avsedda att täcka skillnaden mellan verkligt pris och priset för andra klass järnväg på den interregionala delen av en riksfärdtjänstresa med framför allt järnväg eller flyg. Kostnaderna för kommunal färdtjänst i den resandes hemkommun skall berörd kommun svara för enligt gällande regler för den kommunala färdtjänsten. Mot bakgrund av vad som anfördes av kommunförbundet i dess remissyttrande utgår jag ifrån att den kommunala färdtjänsten också kan anlitas för resor på besöksorten. I vissa fall kan det också bli fråga om resor med kommunal färdtjänst över kommungränserna varvid den kommunala färdtjänsten måste anlitas – framför allt i glesbygdskommunerna. Kostna-

derna för dessa resor bör, om särskilda skäl föreligger, efter prövning av nämnden kunna subventioneras av de medel som står till riksfärdtjänstens förfogande.

I samband med prövningen av HAKO-utredningens förslag om riksfärdtjänst har jag haft överläggningar med företrädare för kommunsidan, Handikappförbundens centralkommitté och De handikappades riksförbund. Samtliga anslöt sig därvid till att verksamheten bör genomföras enligt de riktlinjer som jag nu har redogjort för.

Med hänvisning till vad jag nu har anfört föreslår jag att för budgetåret 1979/80 20 milj. kr. anvisas för försöksvis genomförande av riksfärdtjänst under ett nytt reservationsanslag på sjätte huvudtiteln benämnt F 8 Kostnader för försök med riksfärdtjänst.

HAKO-utredningen föreslog att den av trafikpolitiska utredningen föreslagna trafikplaneringsmyndigheten skulle få till uppgift att samordna de kollektiva trafikmedlens handikappanpassning. Ansvaret för det direkta *genomförandet av handikappanpassningen* skulle åvila de olika trafikverken och trafikföretagen. Dessa uppgifter skall enligt utredningen komma till uttryck i verkens och myndigheternas instruktioner och vissa författningar.

Flertalet av remissinstanserna tillstyrker utredningens förslag. Riksrevisionsverket ifrågasätter emellertid trafikplaneringsmyndighetens kompetens i sammanhanget. Verket menar att normer för handikappanpassning av kollektiva färdmedel är detaljerat tekniska och anger trafiksäkerhetsverket som lämplig myndighet. Trafiksäkerhetsverket, SJ, sjöfartsverket och Svenska busstrafikförbundet anför liknande synpunkter. Socialstyrelsen anser för sin del att anpassningen av färdmedlen till handikappades behov bör regleras i en särskild lag i likhet med byggnadsstadgans 42 a §.

För egen del anser jag att frågan om kollektivtrafikens anpassning till de handikappades behov är så väsentlig att anpassningen bör föreskrivas i en särskild lag.

Av lagen bör framgå vad som i detta sammanhang menas med kollektivtrafik. Med kollektivtrafik avses i första hand sådan trafik för personbefordran som tillhandahålls allmänheten mot ersättning och som bedrivs enligt turlista. En sådan definition kommer att omfatta all reguljär trafik, dvs. linjetrafik som drivs på land, till sjöss och i luften. Med tanke på den viktiga roll som taxi spelar när det gäller transporter av handikappade – inte minst i färdtjänsten och kompletteringstrafiken – bör även sådan beställningstrafik som benämns taxitrafik inrymmas under definitionen av begreppet kollektivtrafik.

I lagen bör föreskrivas att den som har tillsynen över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik skall se till att trafiken anpassas med hänsyn till handikappade. Kravet på anpassning riktar sig alltså dels till trafikutövarna, dvs. dem som driver en viss trafik, dels till dem som på olika sätt har tillsynen över trafiken. Med det senare avser jag bl. a. de tillståndsgivande myndig-

heterna som i samband med tillståndsgivningen bör beakta att trafikupplägg-ningen är sådan att handikappades resemöjligheter underlättas och att trafiken bedrivs med sådan materiel att den är tillgänglig för handikappade.

Vid planeringen och genomförandet av kollektivtrafiken måste tillses att trafiken läggs upp så att handikappades särskilda behov beaktas så långt det är möjligt. Detta bör slås fast i lagen.

Mot bakgrund av vad jag tidigare har anfört rörande handikappanpassning av färdmedlen bör i lagen också föreskrivas att de färdmedel som används skall så långt det är möjligt vara lämpade för handikappade resenärer.

Utöver vad jag nu har nämnt krävs självfallet att detaljföreskrifter meddelas för att fullfölja syftet med lagen. Dessa bör regeringen eller myndighet som regeringen utser bemyndigas att meddela.

Vad sedan gäller frågan om det direkta ansvaret för genomförandet av handikappanpassningen delar jag utredningens och remissinstansernas uppfattningar att detta bör ligga på de olika trafikverken och trafikföretagen.

När det gäller SJ, luftfartsverket och sjöfartsverket bör ansvaret för handikappanpassning av färdmedel och trafikanläggningar slås fast i verkens instruktioner. Därigenom kommer handikappanpassningen att utgöra en särskild myndighetsuppgift. Vad gäller flygplan och fartyg bör luftfartsverket resp. sjöfartsverket som tillsynsmyndighet åläggas att se till att färdmedlen är tillgängliga för handikappade. Vad beträffar enskilda järnvägar, spårvägar och tunnelbanor bör motsvarande ansvar föreskrivas i de särskilda tillsynsföreskrifter som gäller för dessa trafikslag.

I fråga om kollektivtrafiken på landsväg, dvs. busslinjetrafiken och taxitrafiken, kommer en handikappanpassning i första hand att gälla de fordon som används i trafiken. Enligt yrkestrafiklagstiftningen får fordon inte användas för yrkesmässig personbefordran förrän fordonet har anmälts till tillståndsmyndigheten, länsstyrelsen, och tillståndshavaren har överlämnat bevis att fordonet har godkänts vid lämplighetsbesiktning. Genom sådana föreskrifter för lämplighetsbesiktning som också innefattar normer för handikappanpassning av fordonen kan man alltså uppnå att i kollektivtrafiken på landsväg endast används fordon som är lämpade också för handikappade resenärer. Det bör ankomma på statens trafiksäkerhetsverk att utfärda de föreskrifter som behövs. I verkets instruktion bör också införas en uttrycklig bestämmelse om att verket särskilt skall se till att sådana färdmedel som är avsedda för kollektivtrafik anpassas så att de tillgodoser handikappades särskilda behov. En erinran om de särskilda regler som gäller för handikappanpassning av kollektivtrafiken bör tas in i yrkestrafiklagstiftningen.

I likhet med HAKO-utredningen och flertalet remissinstanser konstaterar jag att det i flera avseenden föreligger behov av en samordning av handikappanpassningen av de skilda färdmedlen. Jag föreslår därför att

transportrådet som jag behandlar under kap 10. Organisatoriska frågor får till uppgift att svara för denna samordning. Transportrådet bör alltså bl. a. ha till uppgift att översiktligt planera, initiera och följa upp handikappanpassningen samt att svara för en samordnande normgivning. Transportrådet föreslås i övrigt få i huvudsak de uppgifter som nu åvilar transportnämnden, fraktbidragsnämnden och bussbidragsnämnden. Utöver en nödvändig samordning av handikappanpassningen uppnås genom att handikappanpassningsfrågorna knyts till rådet att handikappades transportproblem kommer att behandlas i ett naturligt sammanhang, vilket är en väsentlig förutsättning för att målsättningen om normalisering och integrering skall kunna uppnås. Jag utgår ifrån att rådet, i syfte att skapa en bred sakkunskap inom det berörda området, i sitt arbete nära samråder med företrädare för handikapporganisationerna och andra berörda intressenter. Härigenom tillförsäkras intressenterna också ett inflytande på myndighetsutövningen inom handikappområdet.

I fråga om den forskning och utveckling som kommer att erfordras för att anpassningen av färdmedlen till handikappades behov skall nå uppställda mål utgår jag ifrån att ett nära samarbete kommer till stånd mellan transportrådet och andra berörda institutioner. Rådet bör sålunda kunna spela en väsentlig roll som initiativtagare till olika forskningsprojekt samt i samband med utnyttjandet av forskningsresultaten och omsättningen av dessa i konkreta anpassningsåtgärder. Rådet bör också verka för utveckling och tillämpning av enhetliga normer för handikappanpassning av sådana kollektiva färdmedel som används i internationell trafik samt i övrigt följa upp den internationella utvecklingen inom handikappområdet.

7. Vissa planerings- och investeringsfrågor

7.1 Behov av utbyggd och samordnad trafikplanering

Den snabba tillväxten av både person- och godstransportarbetet under senare årtionden har ställt krav på större samhällsinsatser. För att kunna uppnå ett väl avvägt transportsystem och bl. a. erhålla ett effektivt utnyttjande av befintliga transportresurser, undvika dubbelinvesteringar – främst i fråga om det allmännas investeringar i olika slag av transportanläggningar – minska miljöstörningarna och begränsa energiåtgången finns behov av *en mer utbyggd och samordnad planering inom transportsektorn* såväl vad gäller investerings- som trafikverksamheten. Även om trafikens tillväxttakt avtagit under de senaste åren, främst i fråga om godstransporterna, har exempelvis de kvalitativa kraven på transportsystemet fortsatt att öka. Vidare har osäkerheten ökat beträffande den framtida utvecklingen av efterfrågan på resor och godstransporter inom skilda delar av landet och inom olika branscher. Detta medför krav på en mer samordnad prognos- och planeringsverksamhet på olika nivåer inom transportsektorn. En ökad samordning

av transportplaneringen kan också underlätta användningen och utvecklingen av bl. a. kombinerade godstransporter resp. nya former av kollektiva transportmedel.

Jag vill i sammanhanget erinra om att transportinvesteringarnas andel av de totala bruttoinvesteringarna i landet, liksom transportkonsumtionens andel av den totala privata konsumtionen, har fortsatt att öka under 1970-talet.

Även behovet av *samordning mellan trafikplaneringen och annan samhällsplanering har successivt ökat*. Som jag tidigare har berört råder det ett ömsesidigt samband mellan utvecklingen av transportsystemet och utvecklingen inom olika samhällsområden. Det gäller exempelvis bebyggelse-, sysselsättnings- och näringsstrukturutvecklingen, såväl på det lokala som det regionala och nationella planet. Jag anser det vara av väsentlig betydelse, att en ökad samordning kommer till stånd på olika nivåer mellan trafikplanering och övrig samhällsplanering för att därigenom lättare kunna uppnå olika övergripande samhälleliga mål, däribland ett effektivt utnyttjande av samhällets samlade resurser. I sammanhanget kan nämnas att en ökad sådan samordning redan uppnåtts under senare år. Det gäller generellt beträffande vägplaneringen genom det ändrade system för vägplanering som nu tillämpas. Men även i övrigt har en ökad samordning kommit till stånd, främst på regional nivå, genom bl. a. den regionala trafikplaneringen. Jag återkommer till detta i det följande. Även på central nivå sker givetvis en samordning, bl. a. i samband med den årliga budgetbehandlingen. Det är emellertid enligt min mening önskvärt att möjligheter skapas för en ytterligare utbyggnad av denna samordning.

Jag kommer i det följande att redovisa min principiella syn på den framtida trafikplaneringen och på samordningen mellan trafikplanering och övrig samhällsplanering. Jag kommer också att lägga fram förslag som syftar till att förbättra möjligheterna att göra sektorsövergripande avvägningar när det gäller den långsiktiga investeringsplaneringen. Vidare kommer jag att redogöra för syftet med och den allmänna uppläggningen av det trafikplaneringsarbete som pågår inom ramen för länsplanering 1980 och den särskilda hamn- och flygplatsplanering som regeringen uppdragit åt länsstyrelserna att genomföra. Jag kommer även att föreslå viss utbyggnad av den övergripande hamnplaneringen.

Den sektoriella planering, som bedrivs på lokal, regional och central nivå inom olika trafikverk och trafikföretag, är med undantag av vägplaneringen i huvudsak företagsekonomiskt orienterad. Planeringen är således främst inriktad på att anpassa transportapparaten och utbudet av transporttjänster, såväl i kvantitativt som i kvalitativt hänseende, till den rådande efterfrågan och dess förändringar. Perspektivet är därvid oftast ganska kortsiktigt. På varje nivå och inom varje enhet eftersträvas i princip att inom ramen för uppställda mål och riktlinjer för verksamheten samt tillgängliga resurser uppnå bästa möjliga företagsekonomiska resultat. Detta system bidrar till att

utveckla en i allmänhet hög "inre effektivitet" inom transportsektorns olika delar, vilket givetvis är väsentligt från många synpunkter.

Ofta sammanfaller den företagsekonomiska effektiviteten med den samhällsekonomiska. När så inte bedöms vara fallet, ankommer det på statsmakterna att vidta erforderliga åtgärder. Den nuvarande företags- och sektorsplaneringen behöver därför kompletteras med en mer övergripande och långsiktig trafikplanering som är funktionellt samordnad med annan samhällsplanering. Det gäller i princip på såväl lokal och regional som nationell nivå.

På nationell nivå finns behov av en sådan övergripande planering för att bl. a. säkra

att en tillfredsställande transportförsörjning i landets olika delar kan tillhandahållas genom trafiklösningar som ger den samhällsekonomiskt lägsta kostnaden *(med hänsynstagande till trafiksäkerhet, miljöstörningar,* energisparmål m. m.),

att dubbelinvesteringar i anläggningar och trafikresurser som ger upphov till onödig överkapacitet och dåligt resursutnyttjande kan undvikas.

Även på regional och lokal nivå finns behov av en utbyggd planering. En sådan planering bör medverka till att de olika trafikmedlens speciella fördelar och egenskaper utnyttjas på bästa sätt och att transportsektorn utvecklas i samspel med andra samhällssektorer och i överensstämmelse med av statsmakterna angivna trafikpolitiska, regionalpolitiska, näringspolitiska och miljöpolitiska riktlinjer m. m. Jag delar därmed den uppfattning som trafikpolitiska utredningen givit uttryck för i bl. a. sitt första betänkande och som flertalet remissinstanser anslutit sig till.

Ett viktigt led i en utbyggd och samordnad planering på olika nivåer utgör bedömningar och beräkningar av den framtida utvecklingen på olika samhällsområden, som har betydelse för eller är beroende av utvecklingen inom transportsektorn. Så långt möjligt bör därvid även mer långsiktiga bedömningar göras än vad som normalt sker inom enskilda trafikföretag eller i sektorsplaneringen. Av betydelse i detta sammanhang är det forsknings- och utvecklingsarbete som bedrivs på transportområdet. Jag återkommer till transportforskningen i kap. 9.

Med en utbyggd övergripande trafikplanering på olika nivåer förbättras förutsättningarna att göra avvägningar mellan alternativa transportlösningar och mellan satsningar på olika transportmedel med beaktande av skilda samhällsintressen och mål. Inom ramen för en sådan planering bör också finnas förutsättningar att konkretisera de trafikpolitiska målen och att finna samordnade lösningar och åtgärder som kan underlätta en samverkan mellan olika transportföretag och trafikmedel.

Med hänsyn till bl. a. de stora krav på investeringar i transportsystemet som kommer att ställas från olika håll även i framtiden, den ofta mycket långsiktigt styrande inverkan på trafikfördelning, trafikutveckling, transportkostnader m. m., som särskilt investeringarna i fasta trafikanläggningar har

samt nödvändigheten av att hushålla med samhällets resurser och så långt möjligt undvika onödiga dubbelinvesteringar, är det enligt min mening angeläget att inom ramen för en övergripande trafikplanering utveckla och försöka samordna den *investeringsplanering* som bedrivs av olika trafikverk.

Redan i 1963 års trafikpolitiska proposition framhöll föredragande departementschefen dels att det grundläggande kriteriet vid bedömning av planerade trafikinvesteringar borde vara de olika investeringsobjektens samhällsekonomiska lönsamhet, dels att det från trafikpolitisk synpunkt var väsentligt att en rationell samordning av investeringsverksamheten kom till stånd i syfte att skapa ett transportsystem, där de olika trafikanläggningarna och transportmedlen på ett optimalt sätt kompletterade varandra. Departementschefen framhöll vidare att åtgärder borde vidtas som förbättrar förutsättningarna att koordinera, i varje fall mera kostnadskrävande statliga och kommunala samt – i den mån så var möjligt – även privata trafikinvesteringar. När det gäller den statliga sektorn angavs att särskilda anordningar bör vidtas för att åstadkomma en ändamålsenlig samordning av väg-, järnvägs-, luftfarts- och sjöfartsinvesteringarna.

I sammanhanget kan nämnas att praktiskt taget samtliga remissinstanser, som yttrat sig över departementspromemorian (Ds K 1976:3) Förslag till organisation av en trafikplaneringsmyndighet, har vitsordat behovet av en övergripande trafikplanering. I sina yttranden över trafikpolitiska utredningens slutbetänkande (SOU 1978:31) Trafikpolitik – kostnadsansvar och avgifter har vidare flera remissinstanser tagit upp planerings- och samordningsfrågorna, såväl när det gäller investeringar som i fråga om den löpande verksamheten och trafikutformningen. Bl. a. framhåller flera länsstyrelser betydelsen av att såväl en samordning av planeringen inom transportsektorn som en samplanering med övriga samhällssektorer kommer till stånd. Andra remissinstanser betonar nödvändigheten av en samordning av trafikförsörjningen på lokal, regional och central nivå. Jag vill i anslutning härtill erinra om att den av mig i det föregående förordade övergången till en mer marginalkostnadsanpassad prissättning av de transporttjänster som tillhandahålls av det allmänna kommer att ställa ökade krav på samordning och samhällsekonomisk prioritering av trafikinvesteringarna.

Som jag tidigare har nämnt har de metoder som används vid den statliga investeringsplaneringen inom olika trafikgrenar successivt utvecklats under den senaste tioårsperioden. Det gäller särskilt vägplaneringen. Inom denna sker en, så långt möjligt, samhällsekonomisk värdering av skilda investeringsobjekt och deras konsekvenser i olika avseenden. I denna process medverkar lokala och regionala myndigheter och organ. Därigenom säkerställs att bl. a. de regionalpolitiska och sysselsättningspolitiska aspekterna beaktas vid bedömningen av olika investeringsobjekt.

Trots de förbättringar som har skett av planeringen på olika nivåer under senare år kvarstår emellertid brister när det gäller möjligheterna att företa

sektorsövergripande avvägningar och att samordna investeringspolitiken, såväl mellan olika delar av transportsektorn som mellan dessa och andra samhällssektorer. Även om i åtskilliga fall under senare år särskilda samhällsekonomiska studier företagits inför viktiga regeringsbeslut inom olika trafikgrenar, föreligger ofta svårigheter att erhålla ett allsidigt underlag för sådana beslut och för de sektorsövergripande avvägningar som måste göras i samband med den årliga statsbudgetbehandlingen.

När det gäller de statliga affärsverken tillkommer dessutom problemet att avväga de krav som ställs på en från företagsekonomisk synpunkt rationell produktion – och en ofta därtill knuten relativt långtgående delegering av resultatansvaret – mot önskemål om t. ex. regionalpolitiska och sysselsättningspolitiska hänsynstaganden. Motsvarande gäller också beträffande önskemål om att kunna beakta konsekvenser inom andra trafikgrenar av planerade investeringar inom en viss sektor. Rent allmänt gäller för övrigt att möjligheterna att tillgodose önskemål om sysselsättningens geografiska fördelning är starkt begränsade inom affärsverken beroende på verksamhetens karaktär.

I sammanhanget kan också nämnas att det ofta är svårt att bedöma vilken regionalpolitisk betydelse olika förändringar i t. ex. transportutbud och servicenivå kan få. På denna punkt finns behov av ökad forskning och undersökningar för att få till stånd ett mer konkret underlag för framtida överväganden och beslut.

Sammanfattningsvis föreligger således två huvudproblem i fråga om den övergripande planeringen. Det gäller dels hur ett tillfredsställande *underlag* för nödvändiga sektorsövergripande avvägningar i fråga om det allmännas trafikinvesteringar på olika nivåer skall kunna erhållas, dels hur en erforderlig *samordning* av det allmännas handlande på trafikområdet – på kort och längre sikt – skall kunna åstadkommas, utan detaljreglering av verksamheten inom olika trafikgrenar. Direkta ingripanden från statsmakternas sida i trafikverkens löpande investeringsplanering och verksamhet måste enligt min mening undvikas.

Enligt min mening finns det goda möjligheter att genom en utbyggd och fortlöpande regional trafikplanering och regional utvecklingsplanering i varje län samla in, ställa samman och presentera ett relativt allsidigt underlag. Erfarenheterna av den under åren 1972–1974 genomförda regionala trafikplaneringen, som delvis hade försökskaraktär, ger således klart vid handen att en vidareutvecklad och fördjupad regional trafikplanering – nära samordnad med annan samhällsplanering – bör kunna ge ett underlag för bedömning av samordningsmöjligheter mellan olika trafikmedel och för sektorövergripande avvägningar. En sådan framtida regional trafikplanering, som även fortsättningsvis bör omfatta planering av person- och godstransportförsörjning samt trafikanläggningar, bör enligt min mening bedrivas dels som en i regel vart femte år återkommande fullständig regional trafikplanering, dels som en löpande planering och uppföljning av fullständig regional trafikplanering.

Den fullständiga regionala trafikplaneringen bör mynna ut i en samlad bedömning av behoven och ett på denna bedömning grundat förslag till åtgärder på trafikområdet i resp. län även utanför vägsektorn. Förslaget, som bör innehålla en prioriteringsordning, bör avse åtgärder under åtminstone närmaste femårsperiod och helst närmaste tioårsperiod.

Förslagen bör tillställas berörda trafikverk för att kunna utgöra ett underlag för upprättande av långsiktsplaner på riksnivå för resp. trafikgren. Därmed skulle även för järnvägs-, sjöfarts- och luftfartssektorerna erhållas en motsvarighet till redan existerande planeringssystem för det statliga och statskommunala väg- och gatubyggandet. Genom en tidsmässig samordning av sådana sektorsplaner bör det bli möjligt för statsmakterna att vid i princip ett och samma tillfälle erhålla en samlad planredovisning för hela transportsektorn och att – vid behov – ta ställning till den framtida resursfördelningen och inriktningen av investeringspolitiken på transportområdet.

Inom ramen för *den löpande regionala trafikplaneringen* bör dels en uppföljning av den fullständiga regionala trafikplaneringen och av förändringar i transportbehoven m. m. ske, dels utredningar – i samarbete med berörda parter – av för en viss region eller bransch speciella transportproblem göras. Konkreta förslag till åtgärder som berör t. ex. trafikverk och andra myndigheter bör kunna läggas fram i anslutning till länsstyrelsernas årliga rapporter över länsplaneringen, så att de kan beaktas i petita- och budgetarbetet. Rapporterna sänds enligt nu gällande ordning till regeringen för att ge underlag för eventuellt erforderliga övergripande avvägningar.

Genom en sådan fördjupad och breddad regional trafikplanering, som jag i det föregående kortfattat har beskrivit, bör de regionalpolitiska effekterna liksom konsekvenserna för hushållningen med mark och natur av olika projekt och åtgärder också närmare kunna preciseras och konkretiseras samt viktiga regionala önskemål kunna uppmärksammas och kanaliseras till central nivå. Därigenom bör ett bättre underlag kunna erhållas för de sektorsövergripande avvägningar som måste göras på central nivå.

När det gäller frågorna om i vilken utsträckning, på vilket sätt och på vilken nivå andra trafikverk än vägverket skall ta samhällsekonomiska hänsyn i sin investerings- och verksamhetsplanering samt hur en ökad samordning i övrigt skall kunna åstadkommas – såväl mellan olika trafikverk och trafikgrenar som mellan dessa och andra samhällssektorer – kan enligt min mening två olika lösningar tänkas. I princip skulle ett samhällsekonomiskt synsätt kunna anläggas inom varje trafikverk redan på utredningsstadiet av ett investeringsprojekt resp. på varje nivå där beslut fattas rörande åtgärder av betydelse. En sådan lösning skulle emellertid enligt min uppfattning strida mot affärsverksprincipen. Den skulle kunna medföra risk för en sammanblandning av företagsekonomiska och samhällsekonomiska mål, och därigenom skapa osäkerhet och försämrad effektivitet inom verken. Dessutom kan ett sådant system bli ganska komplicerat och arbetskrävande.

En annan och enligt min mening bättre lösning är att förlägga den samhällsekonomiska värderingen till departementsnivå – utom när det gäller väghållningen – där förutsättningar finns att tillämpa ett samhällsekonomiskt synsätt på alla nivåer. Den bör också begränsas till sådana projekt och åtgärder som kan förväntas få en väsentlig effekt på trafikfördelningen, trafikutvecklingen eller samhällsutvecklingen. Som jag tidigare har nämnt torde i allmänhet till denna grupp kunna föras större investeringar i fasta trafikanläggningar, såsom nya eller väsentligt upprustade järnvägslinjer, sjötrafikleder och trafikflygplatser. Andra exempel kan vara införande av ny teknik som kräver stora och långsiktiga investeringar, t. ex. höghastighetståg.

I sammanhanget kan nämnas att i en rad fall under senare år har inför viktiga investeringsbeslut av denna karaktär särskilda samhällsekonomiska studier gjorts. Jag vill t. ex. nämna de olika utredningar som skett om kanalutbyggnader och vilka lett till utbyggnad av Trollhätte och Södertälje kanaler. Regeringen har också aktualiserat en omfattande järnvägslinjeombyggnad vid Halmstad. Detta är ett exempel på en investering, där insatserna från olika berörda trafikverk m. fl. inte räcker till, men där statsmakterna av samhällsekonomiska skäl medverkade till att investeringen kommer till stånd. Inför ställningstagandet till frågan om fasta förbindelser över Öresund har en omfattande utredning gjorts där de samhällsekonomiska bedömningarna har vägt tungt. Inom ramen för den åren 1972–1974 genomförda regionala trafikplaneringgen gjordes också samhällsekonomiska analyser av konsekvenserna av en överflyttning till landsväg av persontrafiken på vissa trafiksvaga banor. I framtiden bör emellertid det nuvarande systemet förbättras genom att dels statsmakterna ges bättre överblick över viktiga planerade investeringar, dels samhällsekonomiska studier används på ett mera systematiskt sätt.

En ytterligare åtgärd för att underlätta de sektorsövergripande avvägningar som måste göras på regeringsnivå skulle vara att skapa *en ökad tidsmässig samordning* av den långsiktsplanering som bedrivs inom de olika verken. Ett mål för den fortsatta utvecklingen av långsiktsplaneringen inom trafikverken utanför vägsektorn bör vara, att regeringen får möjlighet att samtidigt behandla långsiktsplaner för alla trafikgrenar och avseende samma tidsperioder. För vägsektorn tillgodoser den sedan 1978 tillämpade perspektivplaneringen detta behov.

Av berörda trafikverk bör krävas, att de vid behov skall vara beredda att ge underlag för en samhällsekonomisk värdering av sådana projekt eller åtgärder. Jag avser föreslå regeringen att *meddela föreskrifter beträffande underlag för samhällsekonomiska analyser och samordnad långsiktsplanering.* Utgångspunkten bör därvid vara den tidscykel som tillämpas i fråga om länsplaneringen.

När det gäller möjligheterna att åstadkomma en samordning av investeringar i hamnar resp. i sådana mindre flygplatser som normalt är kommun- eller privatägda, vill jag även peka på det uppdrag att genomföra en flygplats-

och hamnplanering som regeringen har gett länsstyrelserna. Syftet härmed är bl. a. att förbättra förutsättningarna för en, sett ur regional synvinkel, rationell utveckling av flygplats- och hamnsystemet. Jag återkommer till detta i det följande.

Samtidigt vill jag även erinra om den lufttransportutredning (K 1978:07) som pågår. Vidare kan nämnas att prövning från miljöskyddssynpunkt av flygplatsanläggningar kan ske enligt miljöskyddslagen. Frågan om införande av en obligatorisk tillståndsprövning av flygplatser, liksom även vägar, som kan medföra miljöstörningar av väsentlig betydelse, övervägs f. n. inom utredningen (Jo 1976:86) för översyn av miljöskyddslagen. Härigenom erhålls viktiga komplement som gör att förutsättningarna för en ur hela landets synvinkel rationell utveckling av flygtransportförsörjningen kan komma till stånd.

Som jag tidigare har framhållit torde betydande fördelar stå att vinna genom en ökad samverkan och samordning mellan olika trafikföretag och trafikmedel samt mellan trafikutbud och annan samhällsservice även när det gäller den mera löpande verksamheten. Inom persontrafiken kan det gälla t. ex. i fråga om utformning av linjesträckning, taxor, tidtabeller och omstigningsplatser. Inom godstrafiken kan det gälla samarbete i fråga om terminaler och kombinerade transporter. Jag har redan berört detta i ett tidigare avsnitt. Jag vill i sammanhanget erinra om att möjligheterna att genom samverkan uppnå vinster i form av effektivare resursutnyttjande, kortare restider, bättre tillgänglighet till arbetsplatser samt till offentlig och kommersiell service m. m. är en av utgångspunkterna för den regionala trafikplaneringen som behandlas i det följande. Vidare vill jag erinra om att förutsättningarna för en samordning av kollektivtrafiken radikalt förbättrats genom riksdagens beslut om införande av ett gemensamt huvudmannaskap för den lokala och regionala kollektivtrafiken.

De förslag till förbättringar av planeringssystemet som jag har angett i det föregående ankommer det på regeringen att besluta om. Det resursbehov som kan behövas för kommunikationsdepartementets planeringsarbete får bedömas i anslutning till pågående organisationsöversyn i departementet.

7.2 Regional trafikplanering

Under åren 1972–1974 genomfördes i varje län en sektorsövergripande trafikplanering på regional nivå, s. k. regional trafikplanering, i enlighet med anvisningar utfärdade av chefen för kommunikationsdepartementet på förslag av trafikplaneringsutredningen (K 1970:41). Länsstyrelserna redovisade under hösten 1974 – efter remiss till bl. a. kommuner, landstingskommuner, trafikföretag, fackliga och andra intresseorganisationer – sina slutliga förslag till regionala trafikplaner. En sammanställning av länens planer har redovisats i rapporten (SOU 1976:8) Regionala trafikplaner.

Syftet med den regionala trafikplaneringen har varit att med utgångspunkt

i rådande och förväntad framtida bebyggelsestruktur, näringslivsförhållanden m. m. och med hänsyn till troliga förändringar av efterfrågan på transporttjänster ge underlag för bedömningar hur resp. regions behov av person- och godstransporter kan tillgodoses.

Planeringen, som omfattade land-, sjö- och flygtransporter, har vidare haft som mål att klarlägga hur transportapparaten lämpligen bör vara utformad på kortare och längre sikt för att länens invånare och näringsliv skall kunna få sina resbehov och transportbehov mellan länets olika delar samt till och från andra delar av landet tillgodosedda på ett tillfredsställande sätt till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Samtidigt som de regionala trafikplanerna eftersträvar att ge underlag för en samlad bedömning av transportbehovet har målet varit att nå en samhällsekonomiskt lämplig samordning och fördelning av transportarbetet mellan de olika trafikmedlen.

Den regionala trafikplaneringen har vidare syftat till att underlätta en samordning av lokala och regionala planeringsåtgärder med sådana åtgärder av nationell karaktär. Den regionala trafikplaneringen har också syftat till en breddning och fördjupning av den länsvis bedrivna samhällsplaneringen, varigenom en ökad samordning mellan trafiksektorn och övrig samhällsplanering åstadkoms.

Planeringen har även haft som mål att ge kommunerna bättre utgångspunkter för sin planering av den lokala trafikförsörjningen inom resp. kommun. Avsikten har också varit att ge de statliga kommunikationsverken och övriga på transportmarknaden verksamma företag bättre underlag för sin investerings- och trafikplanering samt prioritering av olika handlingsalternativ. Planeringen har även syftat till att ge näringslivet i övrigt bättre utgångspunkter för sin transportplanering.

Den regionala trafikplaneringens första etapp – inventeringsarbetet – har behandlat den regionalpolitiska bakgrunden, olika trafikalstrande faktorer samt länens nuvarande transportförsörjningssystem.

Den andra etappen – själva planeringsarbetet – har inriktats på tre huvudfrågor, nämligen persontrafiken, godstrafiken samt trafikanläggningar av olika slag. För var och en av dessa har gjorts en analys av vad som utifrån resp. läns förhållanden kan läggas i begreppet tillfredsställande transportförsörjning, dvs. mål och principer för länets trafikförsörjning har fastställts. En bedömning har gjorts av nuvarande och framtida transportbehov och förslag till trafiklösningar har utarbetats.

De angivna syftena har i stor utsträckning också uppnåtts, främst när det gäller persontrafikförsörjningen. De av länsstyrelserna i samråd med bl. a. kommunerna utformade målen och riktlinjerna för den kollektiva trafikförsörjningen och de på grundval härav utarbetade förslagen till regionala stomlinjenät har således blivit vägledande för utvecklingen av kollektivtrafikförsörjningen i länen. Länsstyrelsernas förslag till stomlinjenät har vidare lagts till grund för den vidgade statliga bidragsgivningen till olönsam busstrafik. De har också fått betydelse som ledning för kommunernas arbete

med upprättande av lokala trafikförsörjningsplaner, exempelvis för samordningen med den regionala trafiken. Genom att de regionala trafikförsörjningsplanerna årligen revideras av länsstyrelserna sker redan en löpande uppföljning av den regionala persontrafikplaneringen.

Länsstyrelserna har i anslutning till persontrafikplaneringen även undersökt alternativa transportmöjligheter för trafik som bedrivs på trafiksvaga järnvägslinjer och försökt beräkna de samhällsekonomiska konsekvenserna av en överflyttning av persontrafik från järnväg till landsväg. Dessa undersökningar och beräkningar har utgjort en del av underlaget för det förslag angående det framtida persontrafiknätets omfattning på järnväg som jag har redovisat i avsnitt 4.2.

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

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

En närmare redogörelse för den hittills genomförda omgången av regional trafikplanering och dess resultat finns i bilaga 8.

Med utgångspunkt i erfarenheterna från den hittills genomförda trafikplaneringsomgången har som jag tidigare nämnt under år 1978 *en vidareutveckling och komplettering av den regionala trafikplaneringen inom ramen för länsplanering 1980 satts igång*. Detta arbete får delvis en annan uppläggning och inriktning än den föregående planeringsomgången.

Ett viktigt led i den pågående regionala trafikplaneringen är främst att konkretisera målen för den regionala person- och godstransportförsörjningen, att försöka finna lösningar på de transportproblem – exempelvis arbetsresorna inom vissa regioner – som anses mest akuta inom resp. län och att upprätta förslag till långsiktig inriktning och prioritering av det allmännas investeringar i olika slag av trafikanläggningar. Planeringen bör också kunna bidra till att omsätta de trafikpolitiska riktlinjerna i lokala och regionala

handlingsprogram som syftar till att uppnå en tillfredsställande transportförsörjning. I planeringen skall hänsyn vidare tas till totalförsvarets behov.

Avsikten är att länens förslag till inriktning och prioritering av de framtida trafikinvesteringarna skall utgöra ett underlag även för andra sektorsmyndigheter än vägverket vid upprättande av långsiktiga investeringsplaner för hela landet. Genom en tidsmässig samordning av dessa sektorsplaner bör det, som jag tidigare har nämnt, i framtiden bli möjligt att vid i princip ett och samma tillfälle erhålla en samlad planredovisning för hela trafiksektorn.

Den nu aktuella trafikplaneringsomgången avses utgöra ett led för att åstadkomma ett integrerat planeringssystem inom trafiksektorn samordnat med samhällsplaneringen i övrigt. Det innebär bl. a. att olika trafikpolitiska och trafiksektoriella hänsyn samt hänsyn till markanvändning och miljö skall vägas samman med regionalpolitiska, sysselsättningspolitiska, näringspolitiska m. fl. hänsyn på olika nivåer i planeringsprocessen för att åstadkomma bästa möjliga utnyttjande av samhällets resurser. Som jag redan har nämnt torde ett sådant planeringssystem inte kunna genomföras på en gång, utan bör ske stegvis med beaktande av de erfarenheter som successivt erhålls. Den nu pågående samordnade trafik- och länsplaneringsomgången bör enligt min mening utgöra ett viktigt steg i riktning mot ett sådant integrerat planeringssystem som jag har behandlat i föregående avsnitt.

Vad beträffar uppläggningen och omfattningen av trafikplaneringsarbetet kan nämnas, att länsstyrelsernas inventerings- och kartläggningsarbete bör kunna begränsas betydligt jämfört med föregående planeringsomgång. Genom bl. a. den omfattande datainsamling om trafikapparaten, trafikens omfattning och fördelning, regionala kontaktnät för arbete, utbildning, service, fritid m. m. som gjordes i den första planeringsomgången, är behovet av data mindre denna gång. En översyn av planeringsunderlaget kan dock i vissa fall behöva göras, om det skett större förändringar i trafiksystemet eller i efterfrågan på transporter i länet. Det torde i första hand gälla sådana områden eller relationer där problem f. n. föreligger eller där större förändringar i efterfrågan är att vänta.

Trafikplaneringsarbetet skall så långt möjligt integreras med det övriga planeringsarbetet inom ramen för länsplaneringen. Arbetet bör mynna ut i ett förslag till övergripande riktlinjer för trafikförsörjningen i länet, varvid de regionalpolitiska målen skall vägas samman med de av statsmakterna uppställda trafikpolitiska målen.

I regeringens beslut med anledning av planeringsskedet i den fysiska riksplaneringen har regeringen understrukit, att det är av stor vikt att de miljö- och markanvändningsproblem som har uppmärksammats under den fysiska riksplaneringens planeringsskede behandlas i det kommande arbetet med den fortsatta trafikplaneringen.

När det gäller planeringen av *persontransportförsörjningen* kan konstateras att länsstyrelsernas befattning med persontrafikplaneringen blir relativt begränsad jämfört med tidigare förhållanden. Efter det att en för landstings-

och primärkommuner gemensam huvudman bildats, som har såväl det ekonomiska som politiska ansvaret för planering och genomförande av kollektiv persontrafik inom länet, kommer länsstyrelsens uppgifter inom persontrafikplaneringen främst att omfatta vissa frågor rörande den interregionala trafiken och utformning av övergripande riktlinjer för trafikplaneringsarbetet i länet mot bakgrund av fastställda regionalpolitiska mål.

Omfattningen av länsstyrelsens arbete med t. ex. planeringsunderlag, bristanalys och planarbete avseende persontrafikförsörjningen inom länet blir i den nu aktuella planeringsomgången beroende av hur snabbt en för länet gemensam huvudman etableras och börjar verka. Länsstyrelsen bör emellertid mot bakgrund av sin funktion som tillståndsmyndighet kunna lägga synpunkter på utformningen av målen för persontrafikförsörjningen i länet. En naturlig uppgift för länsstyrelsen inom ramen för planeringsarbetet bör vidare vara att verka för den lokala och regionala trafikens samordning med de interregionala förbindelserna.

Med hänsyn till den omställningsprocess i fråga om bl. a. ansvarsfördelning och bidragssystem som påverkar såväl den direkta driften av den kollektiva persontrafiken som planeringen av densamma är avsikten att länsstyrelsens arbete med persontrafikplaneringen, förutom vad som ovan anförts, skall syfta till att skapa förutsättningar för en smidig övergång till de nya förhållandena.

Planeringsarbetet i fråga om *godstransportförsörjningen* bör ha sin utgångspunkt i att samhället har det primära ansvaret för trafikanläggningar som utgör grunden för godstransportförsörjningen, medan själva transportplaneringen är en fråga för parterna på godstransportmarknaden. En annan utgångspunkt är den myndighetsfunktion som länsstyrelsen har på trafikområdet.

Syftet med godstransportplanen är att ge vägledning åt och utgöra ett allmänt underlag för den planering på olika nivåer i samhället som bedrivs av statliga och kommunala myndigheter. Det gäller vidare den planering som bedrivs inom trafikföretag och inom näringslivet i övrigt. Med hänsyn till de strukturförändringar inom näringslivet som skett under de senaste åren eller kan förutses i framtiden, kan även målen för godstransportförsörjningen behöva ses över i vissa län.

Omfattningen och inriktningen av planeringsarbetet bör huvudsakligen bestämmas av länsstyrelsernas erfarenheter från den tidigare planeringsomgången. I denna konstaterades rent allmänt att godstransportförsörjningen var relativt tillfredsställande med hänsyn till föreliggande behov. Vissa brister framkom dock.

Det är naturligt att det fortsatta planeringsarbetet inriktas mot att avhjälpa dessa. Avsikten är att förslag till åtgärder för förbättring av godstrafiksystemet skall utarbetas mot bakgrund av en analys av nuvarande och förväntade transportbehov – såväl i kvalitativa som kvantitativa termer – och av möjliga lösningar på de problem som föreligger samt, så långt möjligt, av

de kostnader och konsekvenser i övrigt som är förknippade med olika lösningar. Vikten av att de olika förslagen noggrant kostnadsberäknas och att en prioritering sker mellan förslagen har särskilt framhållits.

När det gäller den övergripande planeringen av länens *trafikanläggningar* blir vissa begränsningar nödvändiga. De speciella förutsättningar som råder inom hamn- och flygplatsplaneringen – det gäller exempelvis behov av länsövergripande bedömningar och lösningar och krav på medverkan av specialister på området – har gjort det nödvändigt att skilja hamn- och flygplatsplaneringen från den övriga länsplaneringen. I detta sammanhang erinrar jag om lufttransportutredningens arbete vad gäller den tyngre luftfarten. Ett särskilt uppdrag har vidare som jag redan nämnt givits länsstyrelserna att medverka i genomförandet av en separat hamn- och flygplatsplanering under åren 1978–1981. I detta arbete är det främst allmänflyget som berörs. Speciella förutsättningar gäller även i viss mån beträffande vägplaneringen, som framgår av det följande.

Den regionala trafikplaneringen innehåller således förutom de moment som ingår i länsplaneringen även ett mer fristående moment avseende planering av hamnar och flygplatser.

Med dessa begränsningar är avsikten att resp. länsprogram – utifrån en erforderlig översyn av tidigare utarbetade mål och konstaterande brister m. m. – skall innehålla ett så långt möjligt samlat förslag till åtgärdsprogram för trafikförsörjningen i länet.

I sammanhanget bör framhållas att en utgångspunkt för planeringen av samhällets åtgärder i fråga om trafikanläggningar självfallet är att tillgodose de behov som har kommit fram i person- och godstransportplaneringen. En annan utgångspunkt är att genom en övergripande regional trafikplanering uppnå en samordning av den sektoriella planering som bedrivs inom olika delar av transportsektorn.

I fråga om vägplaneringen gäller att förutsättningarna för en samordning av vägplaneringen och den regionalpolitiska planeringen allmänt sett har förbättrats väsentligt. Förbättringen beror bl. a. på ökade kunskaper om vägnätets tillstånd, sett ur väganvändarnas synvinkel, och en omfattande redovisning av förväntade effekter av sådana vägobjekt som övervägts i samband med pågående revidering av flerårs- och fördelningsplaner. Det lokala och regionala inflytandet på väghållningen har som förut nämnts förstärkts genom de år 1978 genomförda ändringarna i vägplaneringssystemet.

Tidsmässigt har det dock inte varit möjligt att samordna arbetet med flerårs- och fördelningsplaner för åren 1979–1988 med länsplanering 1980. Avsikten är emellertid, i enlighet med vad jag tidigare har föreslagit, att en bättre tidsmässig samordning i fortsättningen skall uppnås mellan vägplaneringen och övrig samhällsplanering. Resultatet av den nu aktuella omgången av länsplaneringen bör således kunna utgöra ett underlag vid nästkommande revidering av flerårs- och fördelningsplanerna.

Sammanfattningsvis gäller för trafikplaneringsarbetet inom ramen för länsplanering 1980 att tyngdpunkten i arbetet bör läggas på att utreda och föreslå åtgärder för att lösa de problem på trafikområdet i resp. län som är mest angelägna att komma till rätta med. Detta kan medföra behov av särskilda utredningar både på person- och godstransportområdet för skilda delar av länet. Det kan t. ex. gälla de interregionala trafikförbindelserna i vissa relationer eller de lokala arbetsresemöjligheterna och tillgången till styckegodstransportservice i vissa områden. Det finns, som jag tidigare nämnt, också ett stort behov av att länsstyrelserna väger in de krav som trafiken ställer på samhällsplaneringen på lokal och regional nivå.

7.3 Hamnplanering

Behovet av en hamnplanering har behandlats i olika sammanhang. Bl. .a. framhöll hamnutredningen i sitt betänkande (SOU 1969:22) De svenska hamnarna att de väntade strukturförändringar som hamnarna kommer att ställas inför understryker angelägenheten från såväl samhällets som hamnintressenternas och sjöfartens sida av en erforderlig samordning i fråga om planering, byggande och drift av hamnar och hamnanordningar. Samordningen krävs för att säkra en rationell och samhällsekonomiskt riktig utveckling av hamnväsendet.

I statsverksproposition 1971:1 bil. 8 redovisade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet sina ställningstaganden till hamnutredningens betänkande. Han framhöll bl. a. att en successiv anpassning av hamnväsendet till efter hand ändrade förutsättningar i fråga om transportmönster och hanteringsformer är av grundläggande betydelse för att hamnarna på ett ändamålsenligt sätt skall kunna fullgöra sina terminalfunktioner. Han påtalade vidare vikten av att frågor som hänger samman med hamnväsendets utveckling och anpassning bedöms inom ramen för en övergripande trafikplanering.

Behovet av planering av hamnverksamheten har ägnats betydande uppmärksamhet inom ramen för den regionala trafikplaneringen. I Kungl. Maj:ts anvisningar för denna framhålls att det är önskvärt att hamnarna inordnas i det allmänna transportförsörjningssystemet och att de byggs ut på ett planmässigt sätt.

I samband med utvärderingen av den regionala trafikplaneringen utarbetades inom kommunikationsdepartementet i samarbete med trafikplaneringsutredningen en särskild promemoria (Ds K 1975:9) Planering av de svenska hamnarna. I denna lades förslag till en övergripande planering av hamnväsendet och införande av en tillståndsprövning vid större investeringar. Förslaget remissbehandlades under slutet av år 1975 och början av år 1976.

Härefter har en arbetsgrupp med representanter för kommunikationsdepartementet, sjöfartsverket och Svenska hamnförbundet gjort ytterligare

detaljanalyser i fråga om planerings- och handläggningsförfarandet.

I promemorian lämnas inledningsvis en utförlig statistisk redovisning över godsutvecklingen i det svenska hamnväsendet. Denna redovisning har kommenterats av några remissorgan. Bl. a. Hamnförbundet har påtalat vissa brister. Det är enligt min mening angeläget att en förbättrad och fördjupad *hamnstatistik* utarbetas. I sammanhanget kan jag nämna att en arbetsgrupp med representanter för bl. a. kommunikationsdepartementet, generaltullstyrelsen, sjöfartsverket, Hamnförbundet och statistiska centralbyrån har tillsatts i början av år 1977 med uppgift att företa en översyn av hamnstatistiken. Arbetsgruppen har lagt fram flera förslag till förbättringar av hamn- och sjöfartsstatistiken, varav en del redan har genomförts.

Vad gäller *behovet av en övergripande planering* inom hamnväsendet har detta vitsordats av praktiskt taget samtliga remissinstanser. Det gäller särskilt de organ som kan förväntas besitta den största kunskapen rörande de speciella förhållanden som gäller inom hamnsektorn, t. ex. sjöfartsverket, Hamnförbundet, Sveriges redareförening och Svenska kommunförbundet. Samma uppfattning redovisar även statskontoret, riksrevisionsverket, statens planverk och samtliga länsstyrelser.

Jag vill inledningsvis erinra om den centrala roll sjöfarten och hamnväsendet spelar inom svensk transportnäring. Utrikeshandelns successivt ökande andel av den totala produktionen resp. konsumtionen har medfört att transporterna över gränserna vuxit snabbt. Det vidgade behovet av transporter har även lett till omfattande investeringar i hamnanläggningar. Med hänsyn till den betydelse sjötransporterna har i det totala transportmönstret är det av stor vikt att hamn- och sjöfartsfrågorna behandlas inom ramen för en övergripande transportplanering. Av särskild betydelse är härvid att beakta sambandet mellan landtransportsektorn och sjöfartssektorn och de effekter som olika utvecklingsförlopp i fråga om den inrikes, den europeiska och den transoceana sjöfarten medför för hamnarna. Detta är desto angelägnare som hamnfunktionerna är en länk mellan sjö- och landtransporter samtidigt som sjöfarten och landtransportmedlen i åtskilliga fall utgör alternativa transportmöjligheter. Ändrade förutsättningar för något transportmedel kan medföra en annan fördelning av transporterna mellan dessa och därigenom även påverka hamnverksamhetens omfattning. Även sjöfartens och hamnväsendets betydelse i regionalpolitiskt hänseende och i den fysiska planeringen innebär att dessa verksamheter bör ingå som integrerade delar i den allmänna trafikplaneringen.

Jag delar alltså promemorians och berörda remissinstansers uppfattning angående behovet av en övergripande planering. Den bör vara samordnad med såväl planeringen inom övriga delar av trafiksektorn som med övrig samhällsplanering. Den hittillsvarande utbyggnaden av hamnarna har skett utan någon sammanhållande planering.

Genom en övergripande planering av utbyggnaderna inom hamnsystemet ökar möjligheterna att skapa en bättre balans mellan utbud och efterfrågan på

hamnkapacitet och minskar riskerna för en irrationell utveckling av hamnsystemet med dåligt resursutnyttjande och kostsamma dubbelinvesteringar som följd. Tillskapandet av en övergripande hamnplanering och därmed sammanhängande faktasammanställningar, prognos- och andra framtidsbedömningar bör väsentligt förbättra de olika hamnägarnas beslutssituation. En övergripande hamnplanering underlättar den samordning som måste ske mellan hamnutbyggnader och de investeringar som görs i andra delar av trafiksektorn såsom vägar, järnvägar och andra terminalanläggningar. Vidare skapas genom en vidgad hamnplanering bättre förutsättningar för en samordning av investeringarna inom hamnsektorn med den övriga samhällsplaneringen, t. ex. den fysiska planeringen och regionala utvecklingsplaneringen.

Behovet av en övergripande planering av hamnväsendet hänger även samman med en fråga som flera remissinstanser har berört, nämligen önskvärdheten av att i vissa fall främja en samordning även av de ekonomiska förhållandena mellan hamnar inom samma område. En förutsättning för en sådan samordning torde vara en gemensam syn på olika utbyggnadsfrågor och en lämplig avvägning av dessa mellan olika hamnar. Genom en övergripande planering bör möjligheterna härtill enligt min mening väsentligt förbättras.

Jag föreslår därför att en *övergripande planering av hamnsektorn kommer till stånd.* Jag skall i det följande redovisa de principer som jag anser bör ligga till grund för hamnsystemets utveckling och hur planeringen bör gå till.

När det gäller de *riktlinjer som bör vara vägledande för ett framtida hamnsystem* slås i departementspromemorian fast att hamnsystemet skall ingå som en del av ett totalt transportsystem, vars omfattning och struktur bör vara samhällsekonomiskt motiverad, att investeringsverksamheten bör ha en inriktning som medger långsiktig handlingsfrihet, att en samordning mellan olika transportmedel bör eftersträvas vad gäller såväl utbyggnader som planeringsordningen och att den lokala, regionala och nationella planeringen bör samordnas.

För hamnsystemet ställs därutöver upp ett antal delmål. Näringslivets krav på ett effektivt hamnsystem bör så långt möjligt tillgodoses. Dubbelinvesteringar i hamnanläggningar bör så vitt möjligt undvikas. Vid beslut om en hamninvestering bör hänsyn tas till följdinvesteringar i vägar och järnvägar. Hamnens miljöpåverkande effekter bör beaktas och den tekniska och ekonomiska utvecklingen av hamnväsendet bör stimuleras. Slutligen bör hamnarnas utformning och lokalisering samordnas med den fysiska planeringen. I likhet med remissorganen ansluter jag mig till dessa principer.

På grundval av länsstyrelsernas ställningstaganden i de regionala trafikplanerna och i promemorian redovisad utvärdering av planerna läggs i promemorian även fram en skiss till en *perspektivplan för hamnväsendet.* Till grund för denna plan har en *funktionell indelning* av hamnarna gjorts. Härvid skiljer man mellan s. k. *diversifierade hamnar* och *specialhamnar.*

Flertalet remissinstanser ser en funktionell indelning av hamnarna som en nödvändig grund för den framtida planeringen av hamnsystemets utveckling. Några remissinstanser hyser dock farhågor för att en indelning av hamnarna på sätt som föreslagits kan leda till en alltför statisk syn på hamnväsendet.

Mot bakgrund av promemorians förslag och de synpunkter som kommit fram finner även jag att en funktionell uppdelning av hamnarna utgör en nödvändig grundval för en övergripande hamnplanering. En klassificering av hamnarna med utgångspunkt i deras funktion i ett integrerat trafiksystem synes enligt min mening erfordras för att en långsiktig planering skall kunna ges ett meningsfullt innehåll. Samtidigt vill jag dock till viss del instämma i de synpunkter som förts fram och som innebär att en indelning av hamnarna i två grupper kan ge en alltför förenklad bild av olika hamnars funktion. Vidare måste starkt understrykas att en funktionell indelning av hamnarna inte får hindra flexibilitet på längre sikt.

Det utkast till indelning som redovisas i promemorian bör således enligt min mening bli föremål för en vidarebearbetning och precisering i det fortsatta planeringsarbetet. Det gäller såväl innebörden av begreppen diversifierad hamn och specialhamn som den ytterligare uppdelning av hamnarna som kan erfordras.

Vad gäller *diversifierade hamnar* bör dessa enligt min mening genom sina resp. upplands storlek och sammansättning ha godsunderlag som möjliggör olika former av linjetrafik. Det kan gälla europeisk trafik som i allt högre grad kommit att utföras med färjor eller transocean trafik som koncentrerats till ett fåtal hamnar. Härutöver torde även olika slag av massgods och större sändningar av partigods – petroleum och skogsprodukter etc. – hanteras i dessa hamnar.

Den bredd på godshanteringen som bör förekomma i hamnar som benämns diversifierade medför att betydande skillnader kommer att finnas mellan de olika diversifierade hamnarna. Det kan därför finnas anledning att söka dela in dessa i några olika kategorier. Vad jag särskilt vill uppmärksamma är den särställning som diversifierade hamnar med ett riksvitt upptagningsområde har. I första hand gäller detta den transoceana linjetrafiken, som ställer allt större krav på godsunderlagets storlek.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört rörande behovet av en ytterligare precisering och fördjupning av den gjorda indelningen av de diversifierade hamnarna med hänsyn till deras funktion är jag nu inte beredd att närmare kommentera den *skiss till perspektivplan*, som i promemorian upptar bl. a. elva s. k. diversifierade hamnar.

Av samma skäl vill jag inte heller kommentera de olika förslag som länsstyrelserna fört fram i sina regionala trafikplaner.

I promemorian föreslås att ett betydande antal hamnar benämns *specialhamnar*. Dessa hamnar bör enligt min mening fylla en väsentlig uppgift i det framtida hamnsystemet när det gäller att tillgodose det lokala och regionala

näringslivets behov. En specialhamn domineras i allmänhet av hanteringen av en eller några få varuslag, vilket i regel torde skapa förutsättningar för en rationell utformning av verksamheten. En sådan klassificering bör dock självfallet inte utgöra något hinder mot att i en sådan hamn även hantera gods som inte är hänförligt till den dominerande kategorin.

Även inom gruppen specialhamnar anser jag att en ytterligare uppdelning är ändamålsenlig med hänsyn till arten av det gods som hanteras och hamnarnas funktion i den lokala och regionala trafikförsörjningen. Det kan t. ex. gälla specialhamnar för hantering av mera ensartat gods, såsom malm, olje- och skogsprodukter. Mot denna bakgrund är jag inte heller i fråga om specialhamnarna nu beredd att ta ställning till de enskilda hamnar som redovisas i promemorian. Detta bör bli en viktig del i den fortsatta planeringen av det svenska hamnväsendet.

Vad gäller *tillvägagångssättet vid hamnplaneringen* bör planeringen enligt min mening bedrivas på tre nivåer – nationell, regional och lokal nivå. Planeringen på dessa nivåer måste självfallet nära samordnas och successivt stämmas av. Jag skall i det följande redovisa hur detta bör gå till.

I fråga om *den övergripande nationella planeringen* bör en utgångspunkt för den planerande myndigheten vara att utifrån de förhållanden som reglerar efterfrågan på hamntjänster för olika varuslag och transportrelationer söka fastställa en lämplig framtida hamnstruktur. Det gäller härvid att söka utvärdera de krav som ställs på ett framtida hamnsystem i fråga om exempelvis transporter av styckegods, enhetslaster, olje- och skogsprodukter m. m. För varje sådan varugrupp bör de faktorer beaktas som verkar för en koncentrerad resp. utspridd hamnstruktur, såsom nuvarande och framtida lokalisering av produktion och konsumtion, landtransportkostnader, terminalkostnader, sjötransportskostnader m. m. Resultatet av sådana varugrupps- eller branschvisa bedömningar kan jämföras med de krav på trafikunderlag m. m. som ställs från hamn- och rederinäring. Kundernas krav på snabba, täta och reguljära transporter bör således vägas mot behovet av tillräckligt trafikunderlag för hamn- och rederiverksamheten vid alternativa transportuppläggningar. Med ledning av de gjorda studierna m. m. bör en perspektivplan över hur hamnsystemet bör utvecklas successivt växa fram. Särskild vikt bör i detta sammanhang fästas vid frågan om en lämplig hamnstruktur för linjetrafiken, såväl den europeiska som den transoceana.

Ett viktigt underlag för att utforma en samlad och överordnad perspektivplan och – mot bakgrund av en sådan plan – kunna bedöma individuella hamnars funktion inom det framtida hamnsystemet bör vara det arbete som utförs inom ramen för den regionala trafikplaneringen.

Enligt riktlinjer som regeringen meddelat *länsstyrelserna* den 14 december 1978 inriktas länsstyrelsernas arbete i vad avser hamnanläggningar mot en kartläggning av hamnförhållandena i regionen. Arbetet bör omfatta en inventering av den befintliga hamnkapaciteten liksom utnyttjandet av

denna, de olika hamnarnas ekonomi och aktuella utbyggnadsplaner. Vidare skall de olika hamnarnas funktion beskrivas med avseende på uppland, trafikstruktur etc. Inventeringsarbetet bör enligt riktlinjerna syfta till att klarlägga eventuella problem och intressekonflikter.

Med utgångspunkt häri och med hänsynstagande till regional- och näringspolitiska förhållanden och miljö- och markanvändningsfrågor bör länsstyrelserna redovisa synpunkter på befintliga utbyggnadsplaner och de olika hamnarnas framtida funktioner i resp. regions trafiksystem. Härvid bör enligt riktlinjerna förslag till åtgärder inom hamnväsendet angelägenhetsgraderas. Länsstyrelsernas material skall överlämnas till kommunikationsdepartementet senast den 1 januari 1980.

Det är vidare väsentligt att *kommunerna* tar aktiv del i planeringen. Det bör kunna ske genom den regionala trafikplaneringen och det underlag till denna som kommunerna kan lämna. Kommunernas betydelse för hamnplaneringen hänger självfallet samman med att de i sin egenskap av hamnägare vanligen tar initiativ till hamnutbyggnader. Det är därför väsentligt att länsstyrelserna samarbetar med berörda kommuner i dessa frågor för att bl. a. tillgodose behovet av samordning mellan regional och lokal planering.

Jag vill i det här sammanhanget något kommentera de farhågor som Svenska hamnförbundet anfört för att länsstyrelsernas deltagande i planeringen skulle försvåra planeringsarbetet eftersom länsstyrelserna har bristande erfarenhet av hamnfrågor. Min bedömning, grundad bl. a. på erfarenheterna från arbetet med den regionala trafikplaneringen, är att en betydande kompetens i hamnfrågor byggts upp vid flertalet länsstyrelser. Jag är övertygad om att länsstyrelserna successivt kommer att bli väl skickade att bedöma hamnfrågorna utifrån de olika aspekter som länsstyrelserna har att ta särskild hänsyn till. Jag delar därför inte Hamnförbundets uppfattning i detta avseende.

Vad jag nu har anfört innebär att det material som tagits fram bör vägas samman av ett centralt organ till en preliminär plan för det svenska hamnväsendet. Planen bör därefter remitteras till länsstyrelser och berörda myndigheter och organisationer. På grundval av de synpunkter som kommer fram genom remissförfarandet bör det centrala organet utarbeta en perspektivplan för hamnväsendets utveckling.

Vissa remissinstanser har föreslagit att planen skall *fastställas* av regeringen. Ett fastställande av planen innebär en hårdare långsiktig bindning och styrning än vad som enligt min bedömning är lämplig för en plan av detta slag. Det skulle medföra att kravet på flexibilitet inte kan tillgodoses på tillbörligt sätt. Jag vill därför inte förorda att hamnplanen fastställs av regeringen. De erfarenheter som framkommer får ge vid handen, om det senare finns anledning att göra ändringar på denna punkt.

Jag övergår nu till frågan om *vilket organ som skall ha hand om den övergripande hamnplaneringen*. I promemorian föreslås att sjöfartsverket skall ha hand om planeringen och därvid samråda med andra berörda verk och

myndigheter inom trafiksektorn samt med länsstyrelser och andra organ med ansvar för samhällsplaneringen.

I likhet med huvudparten av remissinstanserna finner jag det lämpligt och naturligt att sjöfartsverket anförtros uppgiften att ha hand om planeringen. Verket har redan kompetens inom området och skall enligt gällande instruktion svara för samordningen av hamninvesteringar. Sjöfartsverket handlägger således frågor som rör sjöfartens allmänna och tekniska utveckling, hamntaxor, farleder, sjösäkerhet, isbrytning etc. Samtliga dessa arbetsuppgifter är nära kopplade till hamnväsendets utformning och utveckling. En nära samordning av planeringen av t. ex. farledernas och hamnarnas utbyggnad är enligt min mening nödvändig för att undvika felinvesteringar. En fortsatt utbyggnad av verkets ansvar för den övergripande hamnplaneringen anser jag därför ändamålsenlig och ägnad att skapa kontinuitet och stadga i planeringsprocessen. Detta torde inte minst vara av värde för hamnägarna själva, som ofta har kontakter med sjöfartsverket i en mängd olika frågor av den typ jag nyss berört.

För att säkerställa dels att sjöfartsverket tillförs erforderlig kompetens i hamnfrågor, dels att olika intressen blir tillgodosedda föreslår jag att ett samarbetsorgan knyts till sjöfartsverket. Samarbetsorganet bör innefatta företrädare för Svenska hamnförbundet, Svenska kommunförbundet, Sveriges redareförening, Sveriges stuveriförbund, Svenska transportarbetareförbundet och Befraktarrådet.

Hamnförbundet och några andra remissinstanser har pekat på att det krävs god *information* om de projekt som kan komma att aktualiseras under en överblickbar framtid för att planeringsarbetet i sjöfartsverket skall kunna ske på ett meningsfullt och framsynt sätt. Hamnförbundet föreslår därför att hamnarna skall ha skyldighet att till länsstyrelser och sjöfartsverket redovisa sina utbyggnadsprojekt för den närmaste femårsperioden.

Ett sådant förfarande ter sig enligt min mening som värdefullt såväl för länsstyrelserna inom ramen för den regionala trafikplaneringen som för sjöfartsverket och näringslivet. Ägare av såväl allmänna som enskilda hamnar bör därför åläggas att årligen informera sjöfartsverket och länsstyrelser genom att sända in en förteckning över de investeringsobjekt de avser att utföra under den närmaste femårsperioden. Denna förteckning bör uppta objektens art och inriktning, den hanteringsvolym som påverkas av investeringarna, beräknat investeringsbelopp och de förhållanden i övrigt som är relevanta för en beskrivning av resp. projekt.

Utöver denna information om projekt inom en femårsperiod framstår det som värdefullt om hamnägarna informerar länsstyrelser och sjöfartsverket även om projekt och utbyggnader som ligger längre fram i tiden. Framför allt större investeringar har lång förberedelse- och projekteringstid. Information om sådana projekt, som bör vara frivillig, förutsätter jag måste vara av mer översiktlig karaktär.

I detta sammanhang vill jag även framhålla, att jag utgår från att även

länsstyrelserna och sjöfartsverket å sin sida informerar såväl kommunala som privata hamnägare om förhållanden som är relevanta för deras verksamhet.

De närmare formerna för hur det nu föreslagna informationssystemet bör vara uppbyggt får ankomma på sjöfartsverket att utarbeta. Erfarenheter från motsvarande informationssystem inom ramen för den regionala utvecklingsplaneringen bör härvid beaktas.

Sjöfartsverket bör också inom ramen för hamnplaneringen bygga upp en *faktabank* över olika hamnars tekniska, kapacitetsmässiga, fysiska m. fl. förhållanden. Det kan gälla farledsdjup, expansionsytor, spåranslutningar etc. En successiv å jourhållning av denna databank och – inte minst viktigt – en uppföljning av den information som därigenom erhålls framstår som en viktig del i planeringsarbetet.

Sjöfartsverkets perspektivplan för hamnväsendet kan förväntas redan genom sin existens komma att påverka övervägandena i frågor om olika hamnutbyggnadsprojekt. I promemorian framhålls dock att mer konkreta medel torde krävas för att säkerställa att förutsättningarna för och återverkningarna av hamnutbyggnader – även i ett vidare sammanhang – beaktas vid beslut om hamninvesteringar. Mot denna bakgrund föreslås i promemorian införandet av en *tillståndsprövning* för hamninvesteringar över en viss storlek. Denna prövning föreslås, i likhet med planeringen och som ett medel att förverkliga denna, ligga hos sjöfartsverket.

Förslaget att införa en tillståndsprövning av hamninvesteringar har tillstyrkts av åtskilliga remissinstanser, som därvid har framhållit att en tillståndsprövning är erforderlig för att planeringen skall få en reell innebörd.

Vissa remissinstanser förordar att prövningen skall vara frivillig eller begränsas på annat sätt. En tredje grupp av remissinstanser, bl. a. sjöfartsverket, har förordat att frågan om tillståndsprövning bör anstå till dess planeringen blivit mera utbyggd. Om ett prövningsförfarande ändå skulle införas framhåller sjöfartsverket att detta inte under några omständigheter får leda till detaljstyrning, utan att hamnägarnas handlingsfrihet i största möjliga utsträckning måste bevaras. Verket påpekar också att impulser till teknisk och ekonomisk förnyelse inte får hämmas av prövningsbestämmelser av övergripande natur.

Jag delar sjöfartsverkets uppfattning att den föreslagna planeringsordningen och att erfarenheter från ett system som bygger på frivillig grund bör avvaktas innan ställning tas till en eventuell tillståndsprövning och den närmare utformningen av en sådan.

En rad faktorer talar ändå enligt min mening för att samhället bör ges ett mera påtagligt inflytande än hittills på hamnanläggningar i olika delar av landet. Härför talar de återverkningar dessa kan ha i olika hänseenden. Det kan gälla hamnutbyggnaders konsekvenser med hänsyn till andra berörda hamnars redan gjorda investeringar. Det kan även gälla de krav på statliga

insatser i form av väg- och järnvägsinvesteringar, som följer med en hamnutbyggnad samt hamnutbyggnaders mera allmänna regionalpolitiska konsekvenser. I sammanhanget kan erinras om den betydelse för sysselsättningsutvecklingen inom en region som hamnverksamheten har.

I nuläget kan enligt min mening ett *utlåtande* från sjöfartsverket över aktuella hamnutbyggnadsprojekt vara ett lämpligt sätt för samhället att utöva ett sådant inflytande. Utlåtandeinstitutet, som skall tjäna till vägledning för berörda hamnägare, bör i princip omfatta alla hamninvesteringar över en viss storlek i såväl allmänna som enskilda hamnar. För att uppnå det åsyftade målet bör enligt min mening, såsom föreslogs i promemorian, sådana investeringar som görs av hamninnehavare och sådana som görs av annan jämställas. En investering i en hamnanläggning för viss godshantering kan göras såväl av en industriintressent som av hamninnehavaren. Investeringarna bör i förevarande sammanhang bedömas på samma sätt.

Vad gäller *handläggningsordningen* bör gälla att den som ämnar göra en investering i en hamn i god tid skall göra *anmälan* härom till sjöfartsverket. Härefter skall sjöfartsverket, efter remiss till berörd länsstyrelse och vid behov också andra myndigheter, avge utlåtande över ifrågavarande investering.

Beträffande utlåtandeinstitutets *omfattning* bör gälla att alla väsentliga infrastrukturella utbyggnader, såsom fördjupning av farleder, anläggning eller utbyggnad av kajer, byggande av industrispår och anskaffande av kranutrustning skall omfattas. Vidare sådana investeringar som i väsentlig grad påverkar godshantering som redan förekommer i hamnen, t. ex. en expansion av oljehanteringen. Vidare bör utlåtande göras över investeringar som innebär att den totala verksamheten i hamnen väsentligt påverkas genom exempelvis att en helt ny typ av gods kommer att hanteras. Stor vikt bör läggas vid prövningen av förutsättningarna att med avgifter täcka de förutsatta investeringarna.

En *beloppsgräns* kan lämpligen fylla syftet att avgränsa sådana större investeringar som bör bli föremål för utlåtande. Denna gräns bör, i likhet med vad som har föreslagits av flera remissinstanser i fråga om investeringsprövning, sättas vid 15 milj. kr. för funktionellt sammanhängande projekt.

I fråga om investeringar som understiger denna gräns bör gälla, att funktionellt sammanhängande projekt med en investeringsvolym understigande 2 milj. kr. inte skall behöva bli föremål för utlåtande. Däremot bör de ingå i den information som skall lämnas till sjöfartsverket.

I fråga om övriga projekt, dvs. investeringar som uppgår till 2–15 milj. kr., bör följande allmänna regler gälla. Hamnägare, blivande hamnägare eller andra som avser att utföra en investering inom området för hamnens verksamhet skall i enlighet med vad jag tidigare har föreslagit redovisa sina utbyggnadsplaner för sjöfartsverket. Denna redovisning skall ske utan anmodan. I denna redovisning skall också ingå en bedömning av hur resp. investering påverkar dels omfattningen av hanteringen av den eller de

aktuella varuslagen i hamnen, dels hamnens totala godsomsättning. På grundval av denna information bör sjöfartsverket besluta och meddela berörd hamnägare vilka investeringar som skall bli föremål för utlåtande.

Anmälan om investering skall sändas till sjöfartsverket. Anmälan bör ge en så långt möjligt allsidig bild av projektet ur ekonomisk, teknisk, miljömässig och regionalpolitisk synvinkel. Anmälan skall innehålla en teknisk beskrivning av projektet, investeringsbelopp och investeringstidplan, lönsamhetskalkyl, uppgift om anslutningar till befintligt väg- och järnvägssystem, anknytning till farleder, konsekvenser för miljö och markanvändning, sysselsättningseffekter samt sådana uppgifter i övrigt som är av betydelse för att sjöfartsverket skall kunna bedöma projektet.

Jag avser att omedelbart efter ett riksdagsbeslut låta påbörja det förberedelsearbete som krävs för att planeringsförfarandet och utlåtandeinstitutet skall kunna träda i funktion den 1 januari 1980. Sjöfartsverkets resursbehov kommer att behandlas i samband med beredningen av sjöfartsverkets förslag till ny organisation. De grundläggande bestämmelserna om anmälningsskyldighet bör tas in i lag. Jag lägger därför fram ett sådant lagförslag. De närmare föreskrifter som behövs om anmälningsskyldigheten och om informationsplikt i fråga om planerade hamninvesteringar bör meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen utser därtill, dvs. sjöfartsverket.

I sammanhanget vill jag beröra den av sjöfartsverket utövade *förhandskontrollen av de allmänna hamnarnas taxor*. Det är bestämmelser i kommunallagarna som har gjort underställningsskyldighet för sådana taxor obligatorisk. Bestämmelserna har också inneburit att hamnmedel i princip får användas enbart för hamnrörelsens direkta behov. De närmare bestämmelserna finns i kungörelsen (1950:152) om fastställelse av hamn- och grundpenningtaxor samt taxor å sluss-, kanal- och andra farledsavgifter.

Hamnutredningen föreslog i sitt slutbetänkande (SOU 1974:24) Förslag till hamnlag att hamntaxekontrollen skulle upphöra. I förslaget till hamnlag som avsåg också andra hamnfrågor tog utredningen in vissa grundläggande bestämmelser, främst att hamninnehavare ägde att utta avgifter och att dessa skulle bestämmas efter skälig och rättvis grund. Tvister mellan hamninnehavare och trafikant föreslogs bli prövade av ett nyinrättat organ, statens hamnnämnd. Denna skulle dock ha enbart en medlande uppgift. Part som inte godtog nämndens bedömning var oförhindrad att hänskjuta tvisten till domstols prövning. En reservant inom utredningen ville dock att nämnden skulle vara dömande i första instans.

Utredningens förslag om slopande av hamntaxekontrollen fick ett betydande stöd vid remissbehandlingen av betänkandet dock vanligen i kombination med att remissinstanserna förordade en dömande hamnnämnd.

Kommunallagsutredningen anslöt sig i betänkandet (SOU 1974:99) Enhetlig kommunallag till hamnutredningens förslag.

I prop. 1975/76:187 om kommunal demokrati, ny kommunallag m. m. hänvisades till att hamnutredningens förslag övervägdes inom kommunikationsdepartementet. Gällande bestämmelser om underställningsskyldighet

av hamntaxor hade i avbidan på resultatet av dessa överväganden förts över till det nya förslaget till kommunallag. Riksdagen (KU 1976/77:25, rskr 1976/77:148) beslöt att bestämmelserna i stället skulle föras över till lagen om införande av kommunallagen. Det stod enligt riksdagens mening inte i särskild god samklang med strävandena att på olika sätt minska underställningsskyldigheten för kommunerna och landstingskommunerna att behålla detaljbestämmelser av detta slag i den nya kommunallagen. Innan slutlig ställning togs till bestämmelsernas sakliga innehåll borde dock, såsom framhållits i propositionen, avvaktas resultatet av övervägandena inom kommunikationsdepartementet.

Jag beräknar att resultatet av dessa överväganden kan läggas fram i en departementspromemoria innevarande vår. Jag vill nämna att övervägandena inom departementet i huvudsak är grundade på hamnutredningens förslag. De bestämmelser som anses erforderliga för att också framdeles ta till vara trafikanternas intressen förutsätts medföra en snabbare hantering och en betydligt minskad administrativ omgång.

7.4 Flygplatsplanering

Flygets betydelse i transportsystemet och för samhällsutvecklingen i stort har successivt ökat. Detta medför ökat behov av samordning mellan planeringen av flygsystemets utveckling och planeringen inom andra samhällssektorer. Flygplatsplaneringen bör således ingå som ett led i planeringen av transportsystemet i dess helhet. Överväganden i fråga om lokalisering och dimensionering av flygplatser måste vidare göras med hänsyn till planering och utveckling av flyglinjenätet och den flygmateriel som skall användas för att trafikera nätet. Det gäller härvid att förena konsumenternas krav på ett trafiknät av acceptabel kvalitet med krav på en driftmässig effektivitet i flyglinjenätet och i flygplatssystemet. Den överblick som härvid krävs av transportbehoven och alternativa sätt att tillgodose dem förutsätter både en regionalt och centralt bedriven planering, som kan ge underlag för den nödvändiga samordningen av olika åtgärder.

Som jag tidigare har nämnt pågår ett arbete med dessa frågor inom ramen för lufttransportutredningen. Utredningen skall med utgångspunkt i överväganden om ett lämpligt avpassat interregionalt flyglinjenät föreslå en flygplatsstruktur inom landet, som i första hand tillgodoser kraven på tillfredsställande interregionala flygtransporter. Utredningens intresse kommer därför naturligen att koncentreras till stor- och länsflygplatser. Departementspromemorian (Ds K 1975:10) Planering av de svenska flygplatserna har för detta ändamål överlämnats till utredningen.

Vidare har regeringen den 14 december 1978 gett länsstyrelserna i uppdrag att genomföra en övergripande planering av sådana mindre flygplatser som betjänar matar- och allmänflyget i resp. län. Den nyss nämnda departementspromemorian skall utgöra grund för planeringen. Enligt riktlinjerna torde

planer på nya eller väsentligt utbyggda mindre flygplatser främst syfta till att tillgodose allmänflygets behov och behoven av matar- och tvärförbindelser i form av regelbunden trafik eller som taxiflyg. Länsstyrelsernas arbete bör därför inriktas på dessa trafikslags krav på flygplatskapacitet. Härvid bör taxi-, ambulans- och räddningsflygets och övrigt bruksflygs behov av flygplatser särskilt beaktas. Vidare bör undersökas om allmänflyget i framtiden kan stanna kvar på befintliga primärflygplatser eller om det måste flyttas till en annan befintlig eller nybyggd flygplats.

Planeringen av ifrågavarande flygplatssystem måste enligt riktlinjerna ske med hänsynstagande till aktuell flygmateriel och en bedömning av hur ett lämpligt matarlinjenät bör vara utformat samt till markanvändningskonsekvenser. Det är också nödvändigt att miljöfrågorna beaktas i planeringsarbetet. Planeringen bör mynna ut i en bedömning av vilka orter som lämpligen genom matning bör anknytas till det inrikes flygtrafiknätet. En angelägenhetsgradering av föreliggande utbyggnadsplaner bör även ske. Länsstyrelsernas material skall överlämnas till kommunikationsdepartementet senast den 1 januari 1980.

8 Energihushållning

8.1 Utgångspunkter för ett hushållningsprogram

Som jag tidigare framhållit föreligger ett nära samband mellan trafikpolitiken och energipolitiken. Eftersom råoljetillgångarna är begränsade måste åtgärder vidtas som leder till en effektivare energianvändning och ett minskat oljeberoende inom transportsektorn. Trafikpolitiken måste utformas så att de energipolitiska målen inte eftersätts.

Efter samråd med statsrådet Tham behandlar jag i det följande frågor rörande energihushållning inom transportsektorn. Härvid kommer jag att behandla de förslag som energikommissionen framfört. Jag kommer också att behandla vissa andra förslag som framförts i samma syfte i andra sammanhang. En sammanfattning av energikommissionens betänkande och remissinstansernas yttranden vad avser de delar som berör transportsektorn samt en sammanfattning av departementspromemorian (Ds I 1977:12) Energibesparingar inom transportsektorn redovisas i bilaga 11.

Energiförbrukningen inom transportsektorn[1] beräknas under perioden 1973–1978 ha ökat från 75 TWh till 85 TWh, vilket motsvarar en genomsnittlig årlig ökning med 2,5 %. Detta innebär att sektorns andel av den totala energianvändningen i landet ökat från 19 % till 21 % under perioden. Enligt industriverkets prognos skulle transportsektorns förbrukning öka till ca 99 TWh år 1990.

[1] Till transportsektorns energiförbrukning hänförs all förbrukning för inrikes trafik samt den bunkring för utrikes sjöfart och flyg som sker i Sverige.

En sannolik utveckling under de närmaste 10–15 åren är att tillgången på olja kommer att bli allt knappare. Sverige måste därför minska oljeanvändningen redan under det närmaste decenniet. Detta gäller också transportsektorn, som till 98 % är beroende av oljeprodukter. Några remissinstanser framhåller att besparingar inom transportsektorn endast leder till marginella effekter på landets totala energiförbrukning. För min del anser jag att det är nödvändigt att åstadkomma besparingar inom samtliga samhällssektorer för att uppnå en bättre energihushållning. Jag delar mot denna bakgrund energikommissionens uppfattning att även transportsektorn bör bli föremål för hushållning med energi. När det gäller åtgärder för att begränsa energiåtgången för biltrafiken är sådana motiverade också av miljö- och hälsoskäl. Det är en väsentlig uppgift att minska föroreningarna från bilismen. De energibesparande åtgärderna bör därför medverka till att kraven beträffande god miljö, men också beträffande trafiksäkerhet, tillgodoses.

Energikommissionen föreslår ett besparingsprogram som bedöms leda till en minskning av den beräknade energiförbrukningen inom transportsektorn år 1990 från 99 TWh till 92–93 TWh, dvs. en minskning med 6–7 %. Med hänsyn till risken för att negativa sidoeffekter skall uppstå om samtliga energikommissionens förslag förverkligas har jag valt att stanna vid en något lägre besparingsnivå. Mina förslag i det följande syftar till en sammanlagd besparing på 4–5 %.

Personbilarna svarar för ungefär hälften och lastbilarna för ca 16 % av transportsektorns totala energiförbrukning. Härtill kommer att energiförbrukningen per personkm resp. tonkm för dessa transportmedel i genomsnitt är högre än för övriga transportmedel. Variationerna kan dock vara stora beroende på utnyttjandegrad, typ av transport etc. Mot denna bakgrund anser jag – i likhet med energikommissionen – det naturligt att hushållningsinsatserna riktas mot dessa två transportmedel och i första hand då personbilstrafiken.

Energibesparingar inom transportsektorn kan i princip åstadkommas genom:

- minskat transportbehov genom t. ex. ändrad samhällsstruktur
- minskat trafikarbete, exempelvis genom bättre resandeplanering, effektivare transportorganisation etc.
- övergång till mer energieffektiva transportmedel
- bättre framförande, underhåll etc. av fordonen
- tekniska förändringar i drivsystem, fordons utformning och utrustning etc.

Jag delar energikommissionens uppfattning att det för att åstadkomma en effektiv energihushållning krävs en kombination av stimulans- och styråtgärder. Jag vill också understryka att flera av *de åtgärder som jag behandlar i det följande inte kan ses ur snäv energipolitisk synvinkel.* Flera av åtgärderna måste ses i ett brett trafikpolitiskt sammanhang. Omvänt gäller att en rad åtgärder som föreslagits tidigare i denna proposition i fråga om bl. a. den

kollektiva trafiken också leder till energibesparingar. Även tidigare genomförda åtgärder – bl. a. införandet av hastighetsgränser – har haft en liknande effekt.

Jag vill i sammanhanget även framhålla bilbranschens utpräglat internationella karaktär och dess betydelse för svensk sysselsättning och export. Industri- och handelspolitiska överväganden utgör därför en viktig grund för de förslag till åtgärder som redovisas i det följande. Ytterligare en utgångspunkt vid valet av energibesparingsåtgärder är att åtgärderna inte skall leda till att bilisterna skall behöva avstå från nödvändigt resande.

Personbilarnas specifika bränsleförbrukning påverkas till stor del av samhällets krav beträffande t. ex. avgasutsläpp och trafiksäkerhet. Skärpta krav i dessa hänseenden kan i vissa fall inverka negativt på bränsleförbrukningen. Det är emellertid nödvändigt att vid valet av åtgärder på personbilsområdet ta hänsyn inte bara till bränsleförbrukningen utan också till miljö- och trafiksäkerhetskrav.

I likhet med många remissinstanser vill jag mot bakgrund av det föregående understryka att valet av energibesparande åtgärder inom transportområdet måste grundas på en *helhetssyn*, varvid inte enbart transportmedlens energiförbrukning beaktas.

8.2 Åtgärder för att minska transportbehov och trafikarbete samt för att stimulera användning av mer energieffektiva transportmedel

Hittills har utvecklingen i samhället påverkats av att förflyttningar av människor och gods successivt blivit relativt sett billigare. Industrin har härigenom kunnat ta till vara stordriftsfördelar genom specialisering och vidgade marknader. Detsamma gäller samhällelig och kommersiell service. Tätortsbebyggelsen har blivit alltmer utspridd. Transportbehoven, trafikarbetet och energiförbrukningen har därigenom ökat. Under de närmaste åren förväntas enligt tillgängliga prognoser den hittillsvarande utvecklingen mot allt färre och större produktions- och serviceställen fortsätta liksom utspridningen av bostäderna från tätorternas centrala delar. Vidare torde fritidsresorna öka i omfattning. Dessa förhållanden får naturligtvis direkta konsekvenser för transportbehoven och därmed på transportsektorns utveckling i form av ökade transportvolymer och ökade transportavstånd.

I ett kortsiktigt tidsperspektiv kan man enligt min mening inte räkna med en sådan ändring av samhällsstrukturen att transportmönstren påverkas mera påtagligt. Sett i ett längre perspektiv är det emellertid väsentligt att man vid planeringen och lokaliseringen av nya bostads- och industriområden eftersträvar att minska transportarbetet. Målet måste därvid vara att finna sådana bebyggelselösningar att önskemålen om t. ex. en god bostadsmiljö kan förenas med energisparmålen. Vidare gäller att själva trafikapparaten planeras med sikte på att minska energiåtgången. Det gäller att nå en hög framkomlighet för såväl enskilda som kollektiva färdmedel. Gång- och cykeltrafikmiljön bör ägnas ökad uppmärksamhet.

En viktig uppgift inom ramen för energihushållningsprogrammet är att på olika sätt söka *minska ökningen av resandet med personbil.* Bilresandet har under en lång följd av år blivit relativt sett allt billigare, vilket inneburit att de privatekonomiska begränsningarna på bilanvändningen fått minskad betydelse. Man kan således tala om att det föreligger en viss "överkonsumtion" när det gäller bilresande. Enligt min bedömning bör denna överkonsumtion kunna minskas utan att den enskilde behöver göra större uppoffringar. En minskning kan exempelvis ske genom att människor blir mer miljö- och energimedvetna och mer medvetna om de kostnader som följer med bilutnyttjandet. Detta bör kunna leda till att resandet planeras bättre och att en del bilresande ersätts av ett ökat kollektivt resande.

För att begränsa ökningstakten i personbilstrafikens energikonsumtion krävs enligt min mening ett flertal åtgärder. Av betydelse är exempelvis samhällets *information* till bilisterna om nödvändigheten att spara energi. Jag vill i det sammanhanget erinra om att det redan i dag görs betydande insatser från samhällets sida genom energisparkommittén. Jag delar emellertid energikommissionens och flertalet remissinstansers uppfattning att ytterligare åtgärder krävs för att förbättra informationen till och utbildningen av bilisterna. Den särskilda inriktningen på transportområdet bör enligt min mening liksom hittills koncentreras till det energisparande som den enskilde bilisten själv kan medverka till. Körsätt, fordonsunderhåll och användning av fordonsutrustning som påverkar bränsleförbrukningen har härvid särskilt stor betydelse. Vidare bör tonvikt läggas på att den enskilde genom att t. ex. avstå från onödigt resande, planera sitt resande bättre, övergå till kollektivt resande och samåka kan spara energi.

Ansvaret för samhällets informationsverksamhet på energiområdet kommer tills vidare till stor del att vila på energisparkommittén vars medelsbehov redovisas i den energipolitiska propositionen. Jag räknar med att en stor del av dessa medel kommer att avse åtgärder inom transportområdet. Bl. a. räknar jag med insatser i samband med ett frivilligt energisparprogram inom lastbilstrafiken, som jag kommer att föreslå i avsnitt 8.5.

Jag vill också i sammanhanget framhålla vikten av att de affärsdrivande verken rent allmänt vidtar åtgärder i energibesparande syfte.

Jag har tidigare allmänt understrukit vikten av en *förbättrad kollektivtrafik* som ett led i en utbyggd samhällsservice. Som jag tidigare har antytt kan en ökning av det kollektiva resandet på bekostnad av resandet med personbil vara påkallad också för att förbättra hälso- och miljösituationen i många tätorter. I sammanhanget skall erinras om att betingelserna för kollektivtrafiken förbättrats genom lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik som trädde i kraft den 1 juli 1978. I syfte att förbättra betingelserna för den långa och medellånga trafiken på SJ har jag tidigare föreslagit att SJ avlastas en del av de fasta kostnaderna för bannätet för att möjliggöra taxesänkningar och därmed ett ökat resande med tåg. Jag förutsätter emellertid också att landsting och kommuner inom ramen för sitt ansvarsområde verkar för en allmän utbyggnad av den kollektiva trafiken

inom resp. län och kommuner.

En utbyggd och förbättrad kollektivtrafik är ett viktigt medel för att uppnå en bättre energihushållning inom transportsektorn. Härvidlag delar jag således – i likhet med flertalet remissinstanser – energikommissionens uppfattning. De största energibesparingarna torde erhållas genom ett ökat utnyttjande av kollektivtrafiken för främst arbetsresor. Jag vill i sammanhanget understryka att energibesparingar som en följd av övergång från individuellt till kollektivt resande förutsätter att de kollektiva trafikmedlen utnyttjas effektivt.

En övergång till kollektivt resande kräver enligt min mening dels en förbättrad planering av trafiken, dels investeringar i rullande materiel och fasta anläggningar samt dels insatser för drift av trafiken. Åtgärder bör också vidtas som ger kollektivtrafiken god framkomlighet. Det kan gälla bussleder, reserverade körfält, trafiksignaler som prioriterar kollektiv trafik m. m. I detta sammanhang framstår – vilket även flera remissinstanser understrukit – energikommissionens förslag om infartsparkeringar i anslutning till de kollektiva transportmedlen som angeläget. Vidare synes det möjligt att genom en spridning av arbetstiderna bättre kunna utnyttja kollektivtrafikens kapacitet.

För att det uppställda energisparmålet skall kunna nås krävs även en ökad *samåkning* i personbil. Framför allt gäller detta i samband med arbetsresor, där medelbeläggningen enligt vissa undersökningar uppgår till endast 1,3 personer per bil.

Genom stöd till olika forskningsprojekt, information och engagemang i fullskaleförsök har värdefulla erfarenheter vunnits när det gäller möjligheterna till samåkning och de praktiska problemen kring samåkning. Erfarenheterna från en nyligen genomförd försöksverksamhet, finansierad av transportforskningsdelegationen, visar att det föreligger ett intresse för samåkning. Liknande resultat har redovisats i en rapport till sysselsättningsutredningen (SOU 1978:57) Resor till arbetet.

I glesbygden framstår samåkning i många fall som ett värdefullt alternativ till kollektiv trafik och till egen bil för arbetsresor. För dem som saknar bil kan samåkning också vara det enda sättet att färdas till arbetet. Samåkning bör emellertid som jag ser det även kunna vara ett alternativ i tätorterna, bl. a. då det gäller resor från spridd villabebyggelse eller då det är fråga om resor i relationer där kollektivtrafik saknas. Möjligheterna att påverka den enskilde bilistens benägenhet att samåka är emellertid inte bara beroende på resornas art. Samåkning innebär också en avvägning mellan det oberoende och den bekvämlighet för den enskilde som den individuella resan ger och de kostnadsbesparingar som samåkningen leder till. F. n. torde inte kostnaden för bilutnyttjande i någon nämnvärd utsträckning påverka människors benägenhet att samåka. Jag återkommer senare till kostnadsaspekten i samband med samåkning.

En ökad samåkning medför enligt min mening så stora fördelar från såväl

energi-, miljö- som trafiksäkerhetssynpunkt att ett ökat engagemang från kommuner, organisationer och företag är synnerligen angeläget. Bl. a. bör dessa kunna sprida information om de anställdas reseönskemål, bostadsort, tillgång till bil etc. och aktivt verka för att samåkningsprogram genomförs.

För att få till stånd en övergång från individuell till kollektiv trafik och en samåkning i den omfattning som förutsätts för det uppsatta energisparmålet krävs enligt min mening *förutom nu nämnda åtgärder även vissa begränsningar av personbilstrafiken*. En höjning av energiskatten på oljeprodukter kan antas på lång sikt leda till en minskning av trafiken och därigenom till minskat oljeberoende i samhället. När det gäller transportsektorn visar emellertid erfarenheterna att även andra åtgärder erfordras i syfte att dämpa personbilsutnyttjandet. Härvid bör enligt min mening begränsningar i första hand ske i form av direkta restriktioner mot bilutnyttjandet i de större tätorterna där åtgärder kan motiveras även av miljö- och trafiksäkerhetsskäl samt för att öka kollektivtrafikens och cyklismens framkomlighet.

Jag delar således – i likhet med flera remissinstanser – energikommissionens uppfattning att restriktioner i vissa fall bör vidtas mot personbilstrafiken i större tätorter. Hur långtgående dessa restriktioner behöver vara måste grundas på de lokala förutsättningar som råder. Det bör exempelvis vara möjligt att använda parkeringsbestämmelserna för att påverka biltrafikens omfattning. 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. Som jag tidigare redovisat har trafikpolitiska utredningen föreslagit att kommuner ges laglig möjlighet att själva genom särskilda avgifter på den rörliga trafiken och parkeringsbestämmelser styra och begränsa tätortstrafiken. Förslaget är intressant och jag kommer därför i särskild ordning att föreslå regeringen att förutsättningarna för ett sådant system undersöks.

En bidragande orsak till de för många bilägare förhållandevis låga kostnaderna för bilutnyttjandet är de nuvarande reglerna för *avdrag för arbetsresor i bil*. Enligt riksskatteverkets beräkningar uppgick den totala avdragssumman för bilresor mellan bostad och arbetsplats till ca 4 miljarder kr. år 1976 – vilket skall jämföras med 1,6 miljarder kr. år 1972. Riksskatteverkets prognoser visar på en fortsatt kraftig ökning av avdragssumman under de närmaste åren.

Bakom bilreseavdragen finns såväl regionalpolitiska, arbetsmarknadspolitiska som jämställdhetspolitiska motiv. Härutöver bör även nämnas de direkta ekonomiska effekterna för den enskilde individen, stat och kommun. En ändring av bilreseavdragen skulle kunna bidra till en ökad medvetenhet om de reella kostnader som är förenade med bilresande. Såväl bebyggelsestrukturen som kollektivtrafiken och bilutnyttjandet skulle kunna påverkas i en från energi- och trafikpolitiska utgångspunkter gynnsam riktning.

Efter samråd med chefen för budgetdepartementet är jag emellertid f. n.

inte beredd att föreslå någon ändring av reglerna om avdrag för kostnader för bilresor mellan bostad och arbetsplats.

8.3 Åtgärder för att sänka specifik bränsleförbrukning

8.3.1 Allmänt

Bränsleåtgången för det enskilda fordonet påverkas i första hand av fordonets tekniska utformning. Ett flertal studier under senare tid har emellertid visat att även körsätt och underhåll liksom användning av fordonsutrustning av olika slag har stor betydelse för drivmedelsförbrukningen. Ett bättre körsätt exempelvis torde i det enskilda fallet kunna medföra upp till 10 % lägre bränsleförbrukning. En dåligt justerad motor kan förbruka upp mot 20 % mer bränsle och har dessutom väsentligt större avgasutsläpp än normalt. Vad gäller fordonsutrustning kan nämnas att t. ex. dubbdäck och takräcke medför några procents ökad bränsleförbrukning medan användning av luftplogar, s. k. spoilers, kan minska förbrukningen.

En möjlighet att göra bilisterna mer energimedvetna när det gäller valet av bilmodell, körsätt, underhåll etc. är, som jag redan nämnt, att satsa på en utbyggd och förbättrad *information*. Jag vill i detta sammanhang erinra om den av konsumentverket fr. o. m. år 1978 införda bränsledeklarationen av nya personbilar. Konsumentverket har även utarbetat en informationsskrift, baserad på bränsledeklarationen, som täcker samtliga i Sverige marknadsförda nya personbilar. Vidare har en handbok om bilekonomi utarbetats, i vilken bl. a. sambandet mellan bilens bränslekostnad och totalekonomi beskrivs. Erfarenheterna från konsumentverkets arbete tyder på att en viss förändring i konsumenternas köparpreferenser i riktning mot mer energisnåla fordon håller på att ske.

När det gäller att föra ut konkret information om energisparande har enligt min mening *bilbranschen* ett stort ansvar. Sådan information kan lämpligen ges i samband med marknadsföring av nya bilar.

Enligt energikommissionens förslag bör frågan om *obligatorisk ekonomitrimning* övervägas. Flera remissinstanser – bl. a. Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening, Motorbranschens riksförbund och Svensk bilprovning – intar i sina yttranden en positiv inställning till förslaget med hänsyn bl. a. till de bränslebesparingar som kan uppnås. Även jag anser att ekonomitrimning har stor betydelse för att hålla nere energiförbrukningen inom biltrafiken. Ekonomitrimning bör emellertid ske på frivillig väg. Genom den typ av informations- och utbildningsåtgärder som jag tidigare har föreslagit bör bilisterna kunna bibringas kunskap om vilka åtgärder de själva kan vidta för att öka bilens bränsleeffektivitet.

I sammanhanget kan även nämnas att konsumentverket f. n. förhandlar med olika branschorganisationer om energideklaration av begagnade person-

bilar vid försäljning hos näringsidkare. Syftet är att få till stånd enhetlig information till konsumenterna om begagnade personbilar ekonomitrimmats eller inte. Ytterligare en åtgärd för att på sikt få en bättre kondition hos fordonsparken kan vara att införa en varudeklaration på begagnade personbilar som informerar om bilens tekniska skick och i vilken utsträckning och på vilket sätt den underhållits sedan den första gången försåldes. Även denna åtgärd är föremål för överväganden inom konsumentverket.

Av vad jag nu sagt framgår att jag delar energikommissionens uppfattning att åtgärder som syftar till att öka bränsleeffektiviteten i den befintliga bilparken är angelägna. Eftersom flera utredningar och andra aktiviteter med detta syfte pågår har jag inte funnit skäl att nu vidta några åtgärder utöver de som tidigare nämnts beträffande information och utbildning.

Den utveckling mot en ökad andel tyngre fordon som kunnat förmärkas under senare år har medfört en genomsnittligt ökande drivmedelsförbrukning per mil och bil. Under de närmaste 10–15 åren finns efter vad jag har erfarit anledning att räkna med en snabb *teknisk utveckling*, där bilarnas bränsleförbrukning med all sannolikhet kommer att ägnas större intresse än tidigare. I huvudsak torde förbättringar av bränsleeffektiviteten under denna tidsperiod komma att uppnås genom vidareutveckling av dagens teknik beträffande drivsystem och fordonsutformning. Bl. a. kan en bättre avstämning mellan fordonsmassa, motor och transmission leda till en sänkt bränsleförbrukning liksom åtgärder som minskar luftmotståndet och rullmotståndet. Förbättrade konstruktionsmetoder och nya, lätta material såsom kompositmaterial, plast och aluminium kan komma att få den största betydelsen för bränsleeffektiviteten genom den sänkning av fordonsvikten som på detta sätt kan åstadkommas.

Enligt min bedömning är en snabb teknisk utveckling och en ökad användning av mer energieffektiva personbilar nödvändig om det uppställda målet för energihushållning inom transportsektorn skall kunna uppnås. Det finns därför som jag ser det skäl att överväga åtgärder från samhällets sida som kan bidra till en sådan utveckling. En möjlighet härvidlag är – såsom energikommissionen föreslagit – att införa normer för specifik bränsleförbrukning hos nya personbilar. En annan åtgärd – som också föreslagits av energikommissionen – är att bilskatten differentieras till förmån för lätta och bränslesnåla bilar. Jag kommer i det följande att närmare behandla dessa förslag.

8.3.2 Riktlinjer för specifik bränsleförbrukning, progressiv bilskatt

Med början fr. o. m. årsmodell 1978 ställs i USA krav på att en viss genomsnittlig bränsleförbrukning inte överskrids för olika biltillverkares och bilimportörers produktsortiment. Kraven skärps kontinuerligt, från 1,31 liter per mil modellåret 1978 till 0,86 liter per mil modellåret 1985. Normtalen för

perioden efter år 1985 övervägs f. n. Bränsleförbrukningen mäts med hjälp av en testmetod som tagits fram av det federala miljöorganet EPA. Metoden består av en stadskörcykel och en landsvägskörcykel och proven utförs stationärt under laboratorieförhållanden. Varje biltillverkares och importörs genomsnittliga bränsleförbrukning mäts med utgångspunkt i hela produktsortimentet hos tillverkaren/importören i fråga där varje bilmodells specifika bränsleförbrukning vägs med resp. modells försäljningsvolym.

Energilagstiftningen i USA har lett till en radikal omstrukturering av produktutvecklingen inom amerikansk bilindustri. För amerikanska förhållanden helt nya, mindre och lättare biltyper håller på att utvecklas. På flera bilmodeller har betydande viktreduktioner kunnat genomföras och i vissa fall har en förhållandevis avancerad teknologi börjat tillämpas. I sammanhanget bör nämnas att amerikanska beräkningar visar att den merkostnad i bilpris som blir följden av bilindustrins satsning på att uppnå de uppsatta energimålen mer än väl kompenseras av de bränslebesparingar som bilägaren kan tillgodogöra sig under bilens livslängd.

På grund av bilmarknadens internationella prägel kommer lagstiftningen angående bränsleförbrukning i USA – liksom eventuell lagstiftning inom t. ex. EG eller andra länder – att leda till att även den svenska marknaden tillförs mer bränsleeffektiva fordon. Det är dock svårt att närmare bedöma omfattningen av denna överföringseffekt, men det finns anledning att anta att såväl Volvo som Saab-Scania – vilka normalt svarar för minst 1/3 av den svenska personbilsförsäljningen – kommer att sträva efter att uppfylla de amerikanska normkraven med hänsyn till USA-marknadens stora betydelse. Detsamma gäller de flesta andra biltillverkare som har en försäljning i Sverige.

Även om krav i andra länder inte automatiskt leder till att motsvarande fordon säljs på den svenska marknaden kommer den fortgående internationaliseringen inom bilbranschen att medföra att den aktuella utländska lagstiftningen på ett genomgripande sätt påverkar det svenska bilsortimentet. Därför anser jag att det f. n. inte är motiverat att överväga lagstiftning för att uppnå den önskvärda utvecklingen. En sådan uppfattning har också kommit till uttryck i flera remissyttranden. För att i möjligaste mån säkerställa att de bränsleeffektiva bilar som biltillverkarna nu utvecklar tillförs även den svenska marknaden har jag f. n. bedömt det tillräckligt att för bilbranschen ange *vissa riktlinjer för hur nya personbilars bränsleförbrukning bör utvecklas under perioden fram till år 1990*. I det följande skall jag något uppehålla mig vid hur sådana riktlinjer skulle kunna utformas.

Några remissinstanser menar att svenska normer bör harmoniera med internationellt tillämpade metoder. Det gäller bl. a. valet av metod för mätning av enskilda fordons bränsleförbrukning. Även jag anser det olämpligt att Sverige går en helt egen väg i detta avseende. Enligt min mening finns flera skäl som talar för att den i USA tillämpade EPA-metoden bör

användas i Sverige. De flesta tillverkare med en försäljning i Sverige är på grund av USA-kraven vana vid metoden. I Sverige bygger dessutom såväl avgasprovningen av personbilar – stadskörningsdelen – som bränsledeklarationen för nya personbilar på denna metod. För bränsledeklarationen kom metoden, som förutsätter att biltillverkarna själva utför bränslemätningen, till användning först efter en omfattande jämförelse av tillgängliga internationellt accepterade mätmetoder. Det slutliga valet av metod skedde i samförstånd mellan representanter för konsumentverket och teknisk expertis från svensk och utländsk bilindustri. Olika kontrollmöjligheter är inbyggda i systemet. Det är t. ex. relativt enkelt att i efterhand utföra kontrollmätningar på bilmodeller som åsatts sådana förbrukningsvärden som kan ifrågasättas. Konsumentverket har dessutom möjlighet att kräva in fullständig dokumentation av utförda laboratorieprov. Härtill kommer att konkurrenssituationen på bilmarknaden torde göra det svårt för biltillverkarna att lämna oriktiga förbrukningsuppgifter.

I USA har man som tidigare framgått valt att knyta de uppställda normtalen till varje biltillverkares resp. bilimportörs samlade sortiment av personbilar och en med hänsyn till specifik bränsleförbrukning och försålt antal bilar vägd medelförbrukning. En medelförbrukningsmetod av detta slag förefaller efter viss anpassning vara lämplig även för Sveriges del.

Enligt min mening bör rekommendationerna knytas till billeverantörer som säljer personbilar i Sverige. Med billeverantör avser jag företag som köper nya bilar från svenska eller utländska biltillverkare för vidareförsäljning, dvs. i allmänhet generalagenter. Ett alternativ vore att knyta rekommendationerna till biltillverkare i stället för till billeverantörer men detta skulle innebära stora nackdelar för i synnerhet tillverkare med antingen få modeller i sitt program eller med viss inriktning på större biltyper.

Den amerikanska metoden skulle innebära att den med hänsyn till olika bilmodellers specifika bränsleförbrukning och antal försålda bilar sammanvägda genomsnittliga bränsleförbrukningen för varje billeverantör jämförs med rekommenderade förbrukningstal. Biltyper med högst varierande bränsleförbrukning kan härigenom fortfarande säljas men försäljningen av modeller med hög förbrukning måste kompenseras med en försäljning av lätta och bränslesnåla fordon som har en förbrukning under de rekommenderade värdena. Systemet blir härigenom i princip mycket flexibelt, men man kan inte utesluta att det på en relativt liten marknad som den svenska kan bli svårt att tillämpa det utan särskild anpassning. Det får ankomma på regeringen att efter närmare utredning avgöra hur en sådan anpassning i så fall bäst bör ske och fastställa beräkningsmetod och rekommenderade värden för specifik bränsleförbrukning samt de tidpunkter vid vilka olika värden skall gälla. Härvid bör tillses att bilbranschen ges en skälig förberedelsetid.

Till grund för den beräkningsmetod och de rekommenderade förbrukningstal som väljs bör en helhetssyn beträffande sambandet energiförbruk-

ning, miljö och trafiksäkerhet anläggas. Jag vill understryka att detta innebär att rekommendationerna måste utformas på sådant sätt att samhällets mål beträffande luftkvalitet, bullerbegränsning och trafiksäkerhet också kan uppnås. Detta gäller särskilt de krav på renare avgaser från motorfordon som nu finns och som framdeles kan komma att skärpas. Valet av förbrukningstal bör vidare grunda sig på en analys av den möjliga tekniska utvecklingen hos såväl svenska som utländska personbilar.

Efter samråd med handelsministern föreslår jag att regeringen ger konsumentverket i uppgift att följa utvecklingen av bränsleförbrukningen. En sådan ordning är naturlig med hänsyn till verkets uppgifter i fråga om bränsledeklarationen. Konsumentverket bör regelbundet till regeringen redovisa utvecklingen av varje billeverantörs specifika medelförbrukning, utvecklingen av medelförbrukningen för samtliga nyförsålda personbilar samt en analys av marknadsutvecklingen. För att bedöma hur utvecklingen av bränsleförbrukningen inverkar på miljö- och trafiksäkerhetskraven bör konsumentverket samråda med naturvårdsverket och trafiksäkerhetsverket.

I den mån förutsättningarna för de uppställda förbrukningstalen ändras bör regeringen kunna genomföra erforderliga justeringar av rekommendationerna. Bl. a. kan en översyn behöva aktualiseras i anslutning till förslag om framtida svenska avgasreningskrav som om några år kan komma att läggas fram av bilavgaskommittén (Jo 1977:08).

Den specifika medelförbrukningen hos personbilar av 1978 års modell har med hänsyn tagen till antalet försålda fordon under första halvåret 1978 beräknats till 0,94 liter per mil enligt den mätmetod som används för konsumentverkets bränsledeklaration. För 1981 års bilmodeller har jag med hänsyn till den förväntade tekniska utvecklingen och efter diskussion med företrädare för bilbranschen bedömt att den specifika medelförbrukningen för den totala nybilsförsäljningen i Sverige kommer att vara ca 0,90 liter per mil. Vid en lämplig tidpunkt därefter bör systemet med rekommenderade förbrukningstal kunna träda i kraft. Jag anser att det är realistiskt att räkna med att den genomsnittliga bränsleförbrukningen i nybilsförsäljningen successivt skall kunna minskas till 0,75 liter per mil år 1990. För 1980-talets mitt bör målet vara ca 0,85 liter per mil. Det är med utgångspunkt i dessa värden som jag har ansett att det bör vara möjligt att uppnå det mål för energibesparing inom transportsektorn som jag tidigare angett – en minskning med 4–5 % jämfört med den beräknade förbrukningen år 1990.

Jag föreslår således att regeringen följer utvecklingen av den specifika bränsleförbrukningen i nybilsförsäljningen under de kommande åren. Om det visar sig att systemet med rekommendationer inte leder till att de angivna målsättningarna uppfylls anser jag att det finns skäl att återkomma med förslag om *kompletterande åtgärder*. Bl. a. kan det då finnas anledning att närmare överväga att införa tvingande bestämmelser. I sammanhanget kan erinras om att regeringen genom lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer (omtryckt

1978:223) har möjlighet att utfärda behövliga föreskrifter.

En kompletterande åtgärd som kan bli aktuell är att i enlighet med energikommissionens förslag överväga att införa en *bilskatt* som starkare än i dag premierar lätta, bensinsnåla fordon. Remissinstanserna har i allmänhet tillstyrkt eller lämnat förslaget utan erinran. Efter vad jag erfarit avser chefen för budgetdepartementet att lägga fram förslag om att ge vägtrafikskatteutredningen (B 1977:05) i uppdrag att i sitt fortsatta arbete närmare utreda frågan om en differentiering av bilskatten till förmån för bränsleeffektiva fordon. Även i detta fall bör näringspolitiska och industripolitiska hänsyn tas.

8.4 Alternativa drivmedel och drivkällor

Vid en analys av möjliga energibesparingar är det viktigt att drivkälla, bränsleslag och bränsleframställning behandlas i ett sammanhang och att därvid beaktas dels ett visst bränsleslags energiinnehåll i förhållande till energiåtgång vid framställning och transport av bränslet, dels den verkningsgrad som en viss drivkälla ger för det använda bränslet. Det är även viktigt att man vid jämförelse mellan olika framställningsmetoder inte bara ser till den absoluta energiåtgången utan även till råvarornas kvalitet och användbarhet.

När det gäller dieselmotorn har denna en högre verkningsgrad än ottomotorn. Dieselbrännolja kan dessutom vara mindre energikrävande vid framställning än bensin. Detta gör att användning av dieselbrännolja medför en bättre total energieffektivitet än kombinationen bensin/ottomotor. Från energipolitiska utgångspunkter skulle därför en ökad användning av dieseldrivna fordon kunna motiveras. Från miljösynpunkt är det emellertid f. n. tveksamt om dieselmotorn kan klara eventuellt kommande lägre gränsvärden för emissioner av kväveoxider och vissa andra förbränningsprodukter som under senare tid uppmärksammats från hälso- och miljösynpunkt. Förslag rörande sådana gränsvärden kan förväntas bli framlagda av bilavgaskommittén.

I detta sammanhang finns anledning att erinra om att trafikpolitiska utredningen i sitt slutbetänkande jämfört nuvarande fordonsbeskattning med de beräknade samhälleliga marginalkostnaderna för olika fordonskategorier. Jämförelsen avser främst de rörliga avgifterna – bensinskatt och kilometerskatt. Utredningen fann att den nuvarande nivån på dessa skatter inte är väl avvägd vad beträffar bl. a. dieseldrivna personbilar. Jag har emellertid i avsnitt 3 deklarerat att jag i likhet med många remissinstanser anser att det av utredningen redovisade siffermaterialet inte ger anledning att dra några säkra slutsatser om huruvida ägarna till dieseldrivna personbilar totalt sett uppfyller sin "betalningsskyldighet" mot samhället.

Mot bakgrund av det föregående finner jag det lämpligt att avvakta de närmaste årens utveckling av de dieseldrivna fordonen, forskningen på avgasområdet etc. Av intresse är bl. a. den utveckling mot små och lätta

dieseldrivna personbilar som nu pågår. Det finns således enligt min bedömning *inte anledning att nu överväga några åtgärder som påverkar konkurrensförhållandet mellan dieseldrivna och bensindrivna bilar.*

I ett tidsperspektiv som sträcker sig endast fram till år 1990 torde petroleumbaserade drivmedel komma att vara helt dominerande. För att minska transportsektorns stora oljeberoende är det emellertid – vilket också framhålls i remissvaren på energikommissionens betänkande – angeläget att så snart som möjligt *skapa förutsättningar för användning av bränslen som produceras ur andra råvaror än olja.* Syntetiskt framställda drivmedel, i första hand troligen metanol men kanske också etanol eller syntetiska kolväten, blir därvid av stort energipolitiskt intresse.

Svensk Metanolutveckling AB har under åren 1975–78 bedrivit utvecklings- och utredningsarbete vad avser användning av metanol som drivmedel, främst genom inblandning i blyfri bensin men också för ren metanoldrift i såväl bensinmotorer som dieselmotorer. Inriktningen av bolagets verksamhet behandlas närmare i den energipolitiska propositionen. I sammanhanget kan erinras om att den delegation (I 1979:01) för solvärme och bränslen som kan ersätta olja, som statsrådet Tham nyligen har fått regeringens bemyndigande att tillkalla, har till uppgift bl. a. att behandla frågor om styrmedel, föreskrifter och introduktionsstrategi för införande av syntetiska drivmedel.

Det är angeläget att så snart som möjligt få till stånd förhållandevis omfattande prov med syntetbränsledrift i olika former. F. n. utgår skatt med samma belopp per liter för bensin och metanol för motordrift. Efter vad jag erfarit avser chefen för budgetdepartementet att senare föreslå att skatten på metanol sätts ned i syfte att underlätta prov med metanoldrift. Överläggningar pågår för att genom utnyttjande av något eller några statliga verks bilparker dels söka skapa ytterligare möjlighet att genomföra driftprov, dels få underlag för ökad användning av främst metanol och därigenom successivt kunna bygga upp en marknad för syntetiska drivmedel. Vissa möjligheter bör t. ex. finnas att använda syntetiska bränslen i begränsade fordonsparker, t. ex. taxi-, buss- och distributionstrafik i någon eller några tätorter. I sammanhanget kan nämnas att televerket i sitt yttrande anfört att verket är berett att i viss utsträckning delta i praktisk utprovning av alternativa drivmedel.

Rent allmänt är det önskvärt att biltillverkarna så snart som möjligt utrustar nya bilar för användning av alternativa bränslen, t. ex. metanol eller metanolinblandning. Det system med riktlinjer för specifik bränsleförbrukning som jag tidigare förordat bör givetvis utformas så att en dylik utveckling inte hindras. För att påskynda utvecklingen av flerbränslemotorer har energikommissionen föreslagit att *särskilda normer* införs. I detta sammanhang vill jag erinra om att chefen för jordbruksdepartementet har tillkallat en särskild arbetsgrupp med uppdrag att inom kort lägga fram förslag till föreskrifter om att nytillkommande bilar skall vara konstruerade så att de utan risk för skador

på motor och bränslesystem kan drivas med såväl ett blyfritt bränsle som ett bränsle som kan innehålla metanol eller annan alkohol.Chefen för jordbruksdepartementet kommer vidare att föreslå regeringen att ge bilavgaskommittén tilläggsdirektiv som innebär att kommittén skall lägga fram förslag till åtgärder som i ett något längre tidsperspektiv behövs för att genomföra en total övergång till blyfritt motorbränsle.

Till energikommissionens förslag när det gäller drivmedel och drivkällor hör även att utvecklingen av kommersiella *flerbränslemotorer av typerna gasturbin och stirling* bör stimuleras. Den framtida utvecklingen av dessa motortyper blir i hög grad beroende på dels resultatet av utvecklingsarbetet med keramiska material, dels på kostnaderna för forskning, produktionsförberedelser, uppbyggnad av infrastruktur avseende service och underhåll, drivmedel och drivmedelsdistribution. Vidare bör framhållas att Sverige med hänsyn till verksamhetens resurskrävande karaktär är starkt beroende av det internationella utvecklingsarbetet när det gäller nya motorer. Detta utesluter dock inte att vissa insatser kan göras i Sverige som stimulerar utvecklingen. I detta sammanhang vill jag erinra om att det år 1975/76 påbörjade statliga energiforskningsprogrammet för transportsektorn har som ett viktigt delmål att ta fram säkrare underlag för att bedöma den framtida utvecklingen av drivsystem och underbygga krav från samhällets sida rörande de tekniska egenskaperna hos drivsystemen. Jag vill också erinra om att staten i annan ordning lämnar särskilt stöd till företaget United Stirling för utveckling av stirlingmotorn.

Med hänsyn till att det redan pågår ett omfattande internationellt forsknings- och utvecklingsarbete när det gäller nya drivsystem har jag inte funnit skäl att överväga ytterligare insatser för att påskynda utvecklingen. De närmaste årens forskning och utveckling får utvisa behovet av sådana insatser.

Elbilen har länge diskuterats som en möjlighet att minska transportsektorns oljeberoende. Användning av elbilar medför också att de avgasutsläpp som är förknippade med förbränningsmotorer försvinner. Nuvarande batteriteknik och batteriprestanda ger emellertid dagens elfordon en begränsad räckvidd. Härtill kommer att fordonsvikten på grund av batteriet blir relativt stor.

Forskningen och utvecklingsarbetet koncentreras f. n. till att dels förbättra blybatteriet, dels utveckla helt nya batterisystem. I Sverige bidrar staten till visst forsknings- och utvecklingsarbete på elbilsområdet med hjälp av medel som fördelas av styrelsen för teknisk utveckling. Härtill kommer att det statliga Svenska Utvecklings AB utgör en kanal för vidareutveckling av innovationer på området. Vidare kan statens industriverk ge stöd för prototyper och demonstrationsanläggningar som är inriktade på effektivare energianvändning inom bl. a. transportområdet.

I dagens läge är det svårt att mer bestämt uttala sig om framtida marknadsandelar etc. för elfordon. I ett första skede är enligt min bedömning

elbilens marknad koncentrerad till vissa typer av transporter, t. ex. vissa distributions- och servicetransporter. I Sverige finns erfarenheter av elbilsdrift bl. a. från försöksverksamhet inom post- och televerken. Erfarenheterna är hittills goda och verken har ställt sig positiva till fortsatta försök. Under hösten 1979 påbörjar televerket med hjälp av bidrag från statens industriverk en mer omfattande försöksverksamhet med elbilar.

Enligt min mening är det mot bakgrund av elbilens positiva egenskaper i olika avseenden angeläget att en fortsatt utveckling stimuleras. Ett problem är som nämnts batterivikten, som med nuvarande fordonsskattesystem medför en förhållandevis hög skattebelastning för eldrivna fordon. Ett annat problem är att elbilar enligt nuvarande skatteregler belastas av kilometerskatt. För att stimulera intresset för användning av elbilar bland företag och organisationer anser jag att det kan finnas skäl att närmare överväga *skattekonstruktionen för elfordon*. Efter vad jag har erfarit avser chefen för budgetdepartementet att lägga fram förslag om att ge vägtrafikskatteutredningen i uppdrag att utreda denna fråga.

För *bussen* är elmotordriften ett miljövänligt alternativ. Allmänt kan konstateras att intresset för trådbussar har ökat under senare år, vilket är en följd av främst miljöfrågornas men även energifrågornas ökande betydelse. De fördelar som står att vinna i dessa avseenden måste dock vägas mot bl. a. de stora investeringskostnader för kontaktledning, omformarstationer etc. som krävs för ett trådbussnät. Härtill kommer att en trådbuss är dyrare i inköp än en dieseldriven buss. Vidare måste man ta hänsyn till att trådbussen i första hand är ett alternativ i större tätorter med ett stort antal busslinjer som – utan att detta minskar servicen för de kringboende – kan föras samman i särskilda trådbussgator.

Jag vill i sammanhanget erinra om den snabba tekniska utveckling som f. n. pågår när det gäller bussar och motorer för bussar, och som kan komma att erbjuda alternativ som från miljö- och energisynpunkt är likvärdiga med trådbussen. Förutom lägre bränsleförbrukning erhålls lägre motorbuller och minskade emissioner av förbränningsprodukter. En annan möjlighet är att använda metanol som drivmedel. I ett mera långsiktigt perspektiv kan också nya motortyper – framför allt gasturbinen – komma att få betydelse för bussdrift.

Jag följer utvecklingen på det här området med stort intresse. I avvaktan på resultat från den fortsatta forsknings- och utvecklingsverksamheten på bussområdet är jag emellertid f. n. inte beredd att – såsom energikommissionen föreslagit – tillsätta en särskild utredning om trådbussar.

8.5 Åtgärder inom godstransportområdet

Frågan om den önskvärda fördelningen av de långväga godstransporterna mellan lastbil och järnväg har varit föremål för debatt och överväganden under en lång följd av år. Bakgrunden är att den snabba ökningen av långväga

lastbilstransporter under senare år till stor del skett på järnvägstransporternas bekostnad. Tillgängliga prognoser pekar på en fortsatt ogynnsam utveckling för järnvägens del när det gäller dessa transporter. Jag delar därför energikommissionens uppfattning att järnvägens konkurrenskraft bör stärkas.

Satsningen på järnvägen som ett konkurrenskraftigt transportmedel utgör en viktig del av såväl trafikpolitiken som energipolitiken. Via statsbudgeten anslås årligen medel för investeringar i järnvägssystemet varigenom SJ ges utrymme till rationalisering och utveckling av verksamheten samt till en förstärkning av kapaciteten. Vad gäller godstransporterna bör erinras om det förslag som jag tidigare lagt fram att SJ skall införa en linjetariff för att underlätta kombinerade transporter.

När det gäller sjöfarten är det – som energikommissionen påpekar – önskvärt att denna tar en större del av transportarbetet. För detta talar inte bara energiskäl utan också miljö- och trafiksäkerhetsskäl. Kanalsjöfarten torde med undantag för Trollhätte kanal och Södertälje kanal, som av bl. a. näringsgeografiska och transportekonomiska skäl bedömts ha möjligheter att erbjuda en konkurrenskraftig sjöfart, inte ha några utvecklingsmöjligheter från godstransportförsörjningssynpunkt.

För att dämpa energiförbrukningen inom lastbilstrafiken har energikommissionen föreslagit att särskilda åtgärder initieras. Remissinstanserna har inte haft några erinringar mot detta förslag. En lämplig åtgärd enligt min bedömning är den typ av frivilligt sparprogram, baserat på samarbete mellan olika intressentgrupper, som energikommissionens expertgrupp för energihushållning förordat. Erfarenheter från liknande åtgärder finns från USA där ett sparprogram genomförs i samarbete mellan näringsliv och regering. Erfarenheterna tyder på att man lyckats åstadkomma betydande bränslebesparingar. Framgångarna tillskrivs framför allt införandet av bränsleeffektivare fordon med bättre motorer, termostatstyrda fläktar, radialdäck och aerodynamiska tillbehör.

Ett liknande program baserat på samarbete mellan i första hand staten, fordonstillverkare, åkerinäring samt vissa speditionsföretag bör som jag ser det kunna genomföras i Sverige. Redan i dag förekommer samarbete i viss utsträckning bl. a. mellan Svenska åkeriförbundet, Svenska transportarbetareförbundet och bilindustrin.

Inom ramen för ett bränslesparprogram bör lämplig statlig myndighet ha ansvaret för programmets genomförande. I uppgifterna bör ingå att samordna sparprogrammet med de krav som kan komma att ställas när det gäller bl. a. utsläpp av vissa luftföroreningar. Fordonstillverkarnas uppgift bör i första hand vara att utveckla och marknadsföra bränsleeffektiva produkter, genomföra och kontinuerligt rapportera all testverksamhet inom bränsleområdet samt att i sin produktinformation, sin reklam och sina utbildningsprogram lägga speciell tonvikt på information kring bränslebesparingar. Transportföretagen bör bl. a. rapportera resultaten av användandet av olika bränslebesparande komponenter, utveckla och genomföra utbildningsprogram för

yrkesförarna etc. Till branschorganisationernas uppgifter hör bl. a. att se till att information samlas in och att distribution av densamma samordnas och genomförs på ett sådant sätt att samtliga deltagare får tillgång till informationen. Av stor betydelse är även att den externa informationsspridningen om sparprogrammet och dess effekter blir så effektiv som möjligt.

Ett sparprogram av här nämnd typ bör enligt min mening ha stora fördelar bl. a. genom att det säkerställer att resultaten från den tekniska utvecklingen tas till vara. Genom att sparprogrammet genomförs på frivillig väg erhålls dessutom den flexibilitet som behövs för att nå så stora besparingar som *möjligt med hänsyn till olikheter i fordonens driftförhållanden etc.*

Mot denna bakgrund föreslår jag att *ett energisparprogram genomförs inom lastbilstrafiken* i enlighet med de principer jag förordat. Det nybildade transportrådet bör svara för programmets genomförande. Jag återkommer till detta i kap. 10. Det bör ankomma på transportrådet att i samråd med inblandade parter utarbeta förslag till program som godkänns av regeringen. Transportrådets kostnader för genomförande av besparingsprogrammet beräknar jag till 150 000 kr. för år 1980. Dessa medel kommer att anslås under anslaget till transportrådet. Härtill kommer kostnader för information etc. vilka får täckas genom de medel som beräknats för energisparkommittén (avsnitt 8.2).

9 Forskning och utveckling

9.1 Inriktning av fortsatt forskning och utveckling

9.1.1 Allmänt

Den snabba utveckling som internationellt och i Sverige kännetecknat transportsektorn under senare årtionden har möjliggjorts bl. a. genom tillämpning av resultaten från forsknings- och utvecklingsarbete (FoU) på olika områden. Betydande insatser har gjorts för att klarlägga de förhållanden som påverkar transportsektorns utveckling samt de samhällsekonomiska effekterna av olika åtgärder. Den tekniskt inriktade forskningen har varit väsentlig för att åstadkomma kvalitativt sett allt bättre transportleder, transportmedel, hanteringsutrustningar etc. Vidare har den, tillsammans med bl. a. insatser på det trafikekonomiska området, bidragit till att höja effektiviteten i transportsystemet och därmed sänka kostnaderna. På samma sätt har olika FoU-insatser bidragit till en successiv höjning av trafiksäkerheten. FoU-verksamheten har också stor betydelse när det gäller att begränsa luftföroreningar, buller, energiförbrukning och andra negativa verkningar av trafiken. Även metodutveckling vad gäller trafikplanering, prognoser m. m. är av betydelse i detta sammanhang.

Forsknings- och utvecklingsverksamhet inom transportsektorn bedrivs av ett flertal myndigheter, organisationer och företag i Sverige, var och en

representerande kompetens inom ett eller flera FoU-områden. Transportforskningen har emellertid alltmer börjat bedriva sin verksamhet i tvärvetenskapliga former genom samarbete mellan olika organ.

Statliga forskningsråd och myndigheter med allmänt FoU-stödjande funktioner som berör transportområdet är i första hand transportforskningsdelegationen (TFD), styrelsen för teknisk utveckling (STU) samt statens råd för byggnadsforskning (BFR).

Transportforskningsdelegationen inrättades genom beslut av 1971 års riksdag (prop. 1971:79, TU 1971:7, rskr 1971:190). Samtidigt bildades en central statlig myndighet för väg- och vägtrafikforskning, statens väg- och trafikinstitut (VTI). I samband med tillkomsten av TFD och VTI den 1 juli 1971 upphörde verksamheten vid statens väginstitut och vid statens trafiksäkerhetsråd. Enligt instruktionen för TFD (1971:489) handhar delegationen uppgifter som avser initiativ, planläggning, samordning och stöd i fråga om forskning och utveckling rörande transporter, trafik och trafiksäkerhet i den mån sådana uppgifter icke ankommer på annan statlig myndighet. Huvuddelen av den egentliga forskningen utförs vid universitet och högskolor. Jag återkommer till verksamheten vid TFD i avsnitt 9.1.5.

Styrelsen för teknisk utveckling har bl. a. till uppgift att lämna statligt stöd till teknisk forskning och utveckling. På transportområdet stöder STU främst tillämpad transportforskning och utvecklingsarbete med teknisk inriktning vid tekniska högskolor, flygtekniska försöksanstalten, forskningsinstitutioner och företag. Ett nytt område för STU är trafiksäkerhetsteknik. STU skall inte bara beakta behovet av att utveckla transportsystemet, utan också allmänt stödja forskning som kan stimulera industriell utveckling. För projekt som berör både TFD och STU har skett en gränsdragning som innebär att TFD stöder FoU beträffande transportsystem och STU teknik- och komponentutveckling i transport- och hanteringsanordningar ofta i anknytning till produktions- och hanteringsprocesser inom industrin. Inom det statliga energiforskningsprogrammet finns ett program Energianvändning för transporter och samfärdsel där TFD och STU har ett delat programansvar.

Statens råd för byggnadsforskning stöder forskning inom husbyggnads- och anläggningsområdet. Mellan TFD och BFR är praxis att TFD stöder FoU-arbeten som berör huvudtrafikleder och därtill knuten trafikavveckling medan BFR bevakat FoU-frågor som berör lokala trafiknät, anpassning av trafiknät och bebyggelse samt miljöproblem i tätbebyggelse. Ett annat forskningsstödjande organ med viss anknytning till transportområdet är arbetarskyddsfonden.

Bland de särskilda *statliga institutioner som har till huvuduppgift att bedriva egen och uppdragsfinansierad FoU på transportområdet* återfinns i första hand VTI, vidare flygtekniska försöksanstalten och statens skeppsprovningsanstalt. VTI bedriver FoU-arbete främst inom vägtransportområdet. Verksamheten avser till största delen tillämpad forskning, men även utvecklingsarbete

och viss grundforskning. FoU-verksamheten vid VTI finansieras till ungefär hälften genom uppdragsverksamhet. Jag återkommer till verksamheten vid VTI i avsnitt 9.1.4. Flygtekniska försöksanstalten bedriver FoU-arbete inom flygområdet med uppgift att främja utvecklingen av flygtekniken inom landet. Statens skeppsprovningsanstalt har till främsta uppgift att utföra provningar och undersökningar av betydelse för skeppsteknik och sjöfart.

Vid sidan av de särskilda FoU-institutionerna på transportområdet kan nämnas statens geotekniska institut som utför FoU-arbete av betydelse inom bl. a. vägområdet. Institutets verksamhet finansieras till övervägande del genom uppdragsverksamhet – främst för vägverket.

Av de nämnda institutionerna tillhör transportforskningsdelegationen, statens väg- och trafikinstitut samt statens geotekniska institut kommunikationsdepartementets ansvarsområde.

Flera *statliga förvaltningsmyndigheter* bedriver egen utvecklingsverksamhet. Det gäller statens järnvägar, statens vägverk, sjöfartsverket, luftfartsverket och statens trafiksäkerhetsverk som alla tillhör kommunikationsdepartementets ansvarsområde. Därutöver är dessa myndigheter uppdragsgivare för FoU-arbeten vid olika institutioner och företag. Inom väg-, luftfarts-, järnvägs- och sjöfartsområdena sker dessutom FoU-verksamhet genom internationella organisationer. I fråga om trafikens miljöpåverkan bedriver eller stöder i första hand statens naturvårdsverk och statens vägverk sådan forskning. Naturvårdsverket stöder främst forskning kring vägtrafikens buller och luftföroreningar, bl. a. som underlag för utformning av tekniska bestämmelser och normer.

Bland *enskilda organisationer och företag* som är inriktade på transportforskning kan nämnas Ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission (TFK). TFK gör undersökningar och utredningar på det transporttekniska och transportekonomiska området. Statsbidrag utgår inte till verksamheten men regeringen utser ledamot i styrelsen för TFK. I detta sammanhang kan även erinras om det omfattande FoU-arbete som bedrivs inom bilindustrin. Detta gäller i första hand på det tekniska området men betydande insatser görs även i fråga om utveckling av nya transportsystem. Vidare kan erinras om den verksamhet som bedrivs inom trafikföretag, konsultföretag etc.

Enligt min mening är det väsentligt att FoU-verksamheten på transportområdet ytterligare utvecklas. Jag kommer också i det följande att föreslå en förstärkning av forskningsinsatserna på vissa områden. En angelägen uppgift enligt min mening är att höja kunskapsnivån beträffande möjligheterna att avhjälpa de *brister i transportförsörjningen* som f. n. finns bl. a. när det gäller den kollektiva trafikförsörjningen och i fråga om vissa grupper i samhället – t. ex. de handikappade.

Ett annat angeläget FoU-område gäller *begränsning av trafikens negativa effekter*. Det gäller trafikolyckor, luftföroreningar, energiförbrukning, buller

och trängsel. Kunskaperna är f. n. bristfälliga vad gäller kostnaderna för och effekterna av olika åtgärder och kombinationer av åtgärder. Vidare behövs ökade kunskaper om de tekniska utvecklingsmöjligheterna för olika transportmedel. Den fortsatta inriktningen av FoU-verksamheten på energiområdet behandlas av statsrådet Tham i förslag till riktlinjer om energipolitiken. I sammanhanget kan också nämnas att trafiksäkerhetsutredningen i sin övergripande översyn tar upp även frågor som rör forskning inom trafiksäkerhetsområdet.

Ökad FoU-verksamhet anser jag vidare angelägen när det gäller att belysa *transportsystemets betydelse för att uppnå vissa övergripande mål – t. ex. inom regionalpolitiken.* Under senare år har i Sverige FoU-insatser i ökad utsträckning ägnats persontransporternas betydelse för den regionala utvecklingen. Det finns enligt min mening anledning att uppmärksamma även godstransporternas betydelse i detta avseende.

Transporternas effektivitet kan som jag ser det förbättras på olika sätt, t. ex. genom *ökad samordning mellan olika transportmedel.* Här föreligger enligt min mening ett behov av ytterligare FoU-insatser för att klarlägga vilka typer av integrerade transportsystem som är lämpliga att utveckla. Väsentligt är härvid terminalsystemets utformning, t. ex. vad avser lokalisering, hanteringsutrustning och organisation.

Som framgått av det föregående föreligger en rad områden inom vilka jag anser att en fortsatt FoU-verksamhet är angelägen. Genom de program och planer som successivt utarbetas av TFD erhålls ett mer detaljerat underlag för fortsatta insatser på transportområdet. TFD upprättar bl. a. särskilda FoU-program som gäller för en treårsperiod i taget. Det senaste programmet utarbetades under hösten 1978 och avser perioden 1979/80-1981/82. För att planmässigt kunna bedöma forskningsinsatsernas inriktning och fördelning på längre sikt, 20-30 år, har delegationen också låtit utarbeta en s. k. perspektivplan. Arbetet med denna slutfördes våren 1978. I planen har utblickar gjorts över framtida utvecklingsmöjligheter på sikt dels inom transportsektorn, dels inom andra områden av betydelse för utvecklingen inom denna sektor. Mot denna bakgrund har diskuterats olika problemområden, forskningsbehov- och tänkbara forskningsområden. Perspektivplanen bör kunna utgöra en grund för fortsatta diskussioner m. m. om TFD:s långsiktiga FoU-verksamhet.

I det följande behandlar jag två områden inom vilka enligt min mening särskilda insatser är motiverade. Det gäller bl. a. tätortstrafiken, vilken som en följd av de senaste årens kraftiga expansion av personbilstrafiken medfört negativa effekter vad avser miljö, trafiksäkerhet, energiförbrukning etc. Mot denna bakgrund finner jag det angeläget att betingelserna för den *kollektiva tätortstrafiken* förbättras. Härvid delar jag således den s. k. KOLT-utredningens uppfattning att det föreligger ett stort behov av forskning och utveckling på detta område. Ett annat angeläget område som jag tidigare berört i avsnitt 6.3 gäller *anpassningen av de kollektiva färdmedlen till de*

handikappades behov. Som jag tidigare redovisat har HAKO-utredningen understrukit behovet av FoU när det gäller sådana anpassningsåtgärder på handikappområdet som bl. a. av tekniska skäl inte är möjliga att genomföra för närvarande.

9.1.2 Kollektivtrafik i tätort

KOLT-utredningen påtalar i sitt betänkande behovet av att den fortsatta FoU-verksamheten inriktas på projekt som inte enbart registrerar förhållanden inom transportområdet utan även förklarar dem och beskriver deras konsekvenser. Brister i det kollektiva transportsystemet och effekterna härav bör således studeras med avseende på hushållens möjligheter att välja bostadsområde och på enskilda hushållsmedlemmars möjligheter att nå arbetsplatser, service m. m. Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt gamlas och barns förflyttningsmöjligheter. Vidare bör enligt utredningen hushållens ekonomiska förutsättningar att tillgodose hushållsmedlemmarnas transportbehov bli föremål för närmare studier.

Utredningen understryker att det f. n. saknas en mer omfattande forskning inriktad på att studera resursåtgång med avsende på bl. a. energi, mark och samhällets ekonomi i övrigt vid olika utformning av bebyggelsen och vid olika fördelning mellan bil- och kollektivtrafik. Man anser det därför angeläget med forskningsprojekt som bl. a. behandlar förutsättningarna för att genom stadsbyggandet påverka transportarbetet. Det anses vidare angeläget att som underlag för planeringen visa vilka konsekvenser utrymmesfaktorn kommer att få och visa hur olika alternativ och målsättningar för standarden (tätheten) i bebyggelsen påverkar de ekonomiska förutsättningarna att bedriva kollektivtrafik.

KOLT förordar en intensifierad forskning och utveckling av metoder och hjälpmedel som möjliggör beskrivningar av nuläge och alternativa bebyggelseplaners och andra åtgärders konsekvenser. Till detta arbete hör att utveckla metoder för att ta reda på människors resbehov och värderingar av olika standardfaktorer. Undersökningar i dessa avseenden bör enligt utredningen på grund av resultatens stora betydelse för prioriteringar av investeringar och driftanslag samordnas så att resultaten från de enskilda undersökningarna kan ges en entydig och mer generell tolkning. För beräkningar av resbehov och trafikantmängder i framtiden anser KOLT att det behövs ett samordnat engagemang där statliga och kommunala myndigheter medverkar till att en allmänt accepterad metodik och beräkningsteknik för trafikprognoser utformas.

Planering av linjenät för kollektivtrafik och anropsstyrd trafik behöver enligt KOLT underlättas och effektiviseras genom fortsatt utveckling av s. k. optimeringsmodeller. En utveckling av enkla hjälpmedel, som kan underlätta utvärderingar av förändringar i exempelvis trafikutbud eller linjenät anses angelägen.

På det tekniska området förordar KOLT en satsning på FoU- och provdriftsverksamhet som rör trafikledning och kommunikation mellan fordon och trafikledare. Den förväntade utvecklingen mot ökad användning av olika former av anropsstyrd trafik och mot en samordning av linjetrafik, skolskjuts och färdtjänst m. m., gör det enligt utredningen angeläget att utveckla billiga tekniska hjälpmedel, bl. a. olika informationssystem. Uppmärksamhet bör vidare ägnas åt utveckling av hjälpmedel för information till trafikanterna, förbättringar av fordonens av- och påstigningsanordningar och utformning av betalningssystem. KOLT anser det också angeläget att det mer långsiktiga FoU-arbetet som bedrivs i olika delar av världen i fråga om utveckling av fordon för kollektivtrafik följs med stor uppmärksamhet.

Jag delar, i likhet med flertalet remissinstanser, i huvudsak KOLT:s uppfattning beträffande den önskvärda inriktningen av fortsatta FoU-insatser på tätortstrafikens område. I sammanhanget vill jag emellertid erinra om att flera av de FoU-områden som KOLT angett i väsentliga delar redan blivit föremål för tillämpad forskning, bl. a. genom TFD:s försorg. Som exempel kan nämnas det samnordiska s. k. NORDKOLT-projektet som nyligen avslutats. Projektet behandlar olika tänkbara framtida system för trafikförsörjning i tätorter av olika storlekar. Man har även analyserat trafikanternas värdering av resstandard samt olika möjligheter till automatisering och trafikinformation.

I sammanhanget vill jag också erinra om att staten bidrar med 1,5 milj. kr. för försöksverksamhet med ett nytt bussystem i Halmstad. Systemet som utvecklats av Volvo medför att en buss med elektronikens hjälp kan göra en mjuk inbromsning och köra nära särskilda trafikplatser i nivå med bussens golv. I en andra etapp av försöket kommer ett nytt miljövänligt och energisnålt drivsystem att testas. Regeringen har vidare i prop. 1978/79:100, bil. 17 föreslagit en förstärkning av bidraget till STU varigenom programmet Kollektiva transporter får en resursökning med ca 2 milj. kr.

Genomförda och pågående FoU-projekt är enligt min mening av stor betydelse som underlag för den fortsatta planeringen och utbyggnaden av den kollektiva tätortstrafiken. Jag anser dock att ytterligare insatser är motiverade och *föreslår att 3,5 milj. kr. anslås för ökad FoU-verksamhet* på detta område. Dessa medel bör dels användas för framför allt probleminriktad forskning och metodutveckling, dels för försöksverksamhet med nya trafikformer.

KOLT anser att det bör ankomma främst på statens planverk, statens vägverk och statens trafiksäkerhetsverk att tillsammans med Svenska kommunförbundet och Svenska Lokaltrafikföreningen följa FoU-verksamheten inom kollektivtrafikområdet och utarbeta erforderliga anvisningar och generellt användbart kunskapsunderlag för kollektivtrafikplanering. Jag delar den uppfattningen men vill samtidigt framhålla att uppgiften att genom stöd till FoU ta fram kunskapsunderlag bör ligga på TFD. Detta är naturligt bl. a. med tanke på att de viktigaste avnämarna när det gäller FoU på

kollektivtrafikområdet finns representerade inom de kommittéer som TFD inrättar för projektverksamheten. Av detta följer att huvuddelen av de medel jag föreslagit för ökad FoU-verksamhet bör administreras av TFD.

Som jag tidigare framhållit är VTI det centrala statliga forskningsorganet på vägtrafikområdet. VTI besitter en kompetens på olika områden som ger möjlighet att behandla projekt ur en tvärvetenskaplig synvinkel. Institutet har successivt vidgat sin forskningsprofil till att även innefatta vissa delar av kollektivtrafikområdet. För att svara mot marknadens behov av FoU-tjänster har institutet i de senaste årens anslagsframställningar framhållit behovet av medel för att kunna bedriva en viss grundforskning på detta område. Jag delar institutets uppfattning att detta är en angelägen uppgift. Mot denna bakgrund vill jag förorda att institutet erhåller särskilda medel för utökad FoU-verksamhet inom kollektivtrafikområdet.

Av det totala anslaget för forskning och utveckling på kollektivtrafikområdet på 3,5 milj. kr. bör mot bakgrund av det föregående 2,5 milj. kr. anslås till TFD och 1,0 milj. kr. till VTI. Självklart kan VTI också – liksom andra FoU-organ – få bidrag från TFD för särskilda forskningsprojekt inom området. Jag förutsätter att ett nära samarbete kommer till stånd mellan VTI och TFD i syfte att tillskapa en så effektiv FoU-verksamhet som möjligt. Jag återkommer i avsnitt 9.1.4 till den totala anslagsberäkningen för VTI för nästa budgetår.

9.1.3 Handikappanpassad kollektivtrafik

I avsnitt 6.3 Handikappanpassad kollektivtrafik konstaterade jag att de handikappanpassningsåtgärder som av bl. a. tekniska skäl inte är möjliga att genomföra f. n., i enlighet med HAKO-utredningens förslag, bör bli föremål för en intensifierad forskning och utveckling. Detta gäller bl. a. ytterligare utveckling av transportstolen, utveckling av lyftplattor eller liknande anordningar för att rullstolar skall kunna tas ombord på färdmedlen samt anordningar för förankring av rullstolar under färd. Som jag nämnt tidigare pågår i vissa avseenden redan ett sådant arbete.

Även om det redan pågår ett värdefullt utvecklingsarbete på området finns det således angelägna projekt som bör påbörjas så snart som möjligt. *Jag föreslår därför att 1,5 milj. kr. anvisas för utökat forsknings- och utvecklingsarbete inom handikappområdet.* I likhet med vad jag har föreslagit avseende medlen för forskning inom kollektivtrafikområdet bör forskningsmedlen inom handikappområdet administreras av TFD. Jag utgår dock ifrån att ett nära samarbete kommer till stånd mellan delegationen och den nya myndighet – transportrådet – som bl. a. kommer att få till uppgift att svara för samordningen av handikappanpassningen av de skilda färdmedlen. Jag återkommer till detta i avsnitt 10. Inom VTI finns en viss kompetens när det gäller handikappforskning vilket jag återkommer till i avsnitt 9.1.4. Liksom

på kollektivtrafikområdet gäller självfallet även i detta fall att VTI bör få bidrag från TFD för särskilda forskningsprojekt.

9.1.4 Översyn av statens väg- och trafikinstituts verksamhet och finansiering m. m.

Statens väg- och trafikinstitut har sedan omlokaliseringen till Linköping budgetåret 1974/75 gått med underskott. Bl. a. mot denna bakgrund tillkallade regeringen i januari 1978 en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av VTI och föreslå åtgärder i syfte att anpassa institutets verksamhet till marknadsförutsättningarna. Utredningsresultatet har publicerats i betänkandet (Ds K 1978:11) Statens väg- och trafikinstitut – verksamhet och ekonomi. Utredningen har remissbehandlats. Ett sammandrag av utredningens överväganden och resultat samt av remissyttrandena redovisas i *bilaga 13*.

Jag avser att här först ta ställning till utredningen om VTI. Därefter går jag in på VTI:s anslagsframställning för budgetåret 1979/80 samt behovet av resursförstärkningar.

I utredningen konstateras att forsknings- och utvecklingsinsatser har en viktig uppgift att fylla för att samhällets mål om bl. a. en säker och rationell trafikförsörjning skall kunna uppnås. Som tidigare framgått delar jag denna uppfattning. För att VTI på ett effektivt sätt skall kunna svara mot samhällets förändrade krav på FoU-verksamhet behöver enligt min mening utrymme skapas för offensiva FoU-satsningar. Remissinstanserna pekar på flera angelägna FoU-områden inom vilka VTI bör kunna få en större betydelse. Bl. a. kan nämnas drift och underhåll av vägar, trafiksäkerhet, energiförbrukning, kollektivtrafik samt anpassning av de kollektiva färdmedlen till de handikappades behov. Även jag anser att det är angeläget att institutet ägnar dessa frågor ökad uppmärksamhet.

VTI:s arbete inom trafiksäkerhetsområdet har under de senaste åren intensifierats. Genom uppdrag exempelvis från styrelsen för teknisk utveckling kommer betydande FoU-arbete att läggas ned på utveckling av trafiksäkerhetsteknik. Vidare har institutet genom egna satsningar bedrivit ett relativt omfattande arbete inom ämnesområdet.

Driftfrågor inom väghållningen kommer att få ökad betydelse i framtiden. Jag förutsätter att forskningsbehovet inom detta område kan lösas genom ett fortsatt samarbete mellan statens vägverk och VTI.

Som jag tidigare har redovisat i anslutning till behandlingen av KOLT:s förslag delar jag uppfattningen om behovet av utökade FoU-insatser inom kollektivtrafikområdet. VTI:s forskning har hittills huvudsakligen behandlat förhållanden på landsbygdsvägnätet. Denna inriktning sammanhänger med att uppdragsforskningen – i första hand vägverkets FoU-uppdrag – till övervägande del gäller landsbygdsfrågor. Kunskaps- och resursmässigt är institutet väl skickat att ta hand om flera aktuella frågeställningar även när det

gäller tätorternas väg- och gatutrafik. Sålunda har institutet under senare år behandlat specifika tätortsfrågor – exempelvis fotgängarstudier, olycksrisker för olika trafikantgrupper, manöverutrymme i gatukorsningar för långa fordonskombinationer samt gatubyggnadstekniska problem. Institutet har mött ett positivt gensvar från olika intressenter på detta område. För närvarande pågår ett programarbete, där institutet planerar kommande FoU-insatser med hänsyn till bl. a. presumtiva uppdragsgivares önskemål samt verksamheten vid andra FoU-organ.

Genom VTI:s ställning som ett forskningsorgan med bred kompetens inom väg-, trafik- och trafiksäkerhetsområdet finner jag det väsentligt att institutets resurser tas till vara i ökad utsträckning. Samma förhållande gäller även FoU-aktiviteter för anpassning av trafiken till de handikappades behov. Vid institutet finns såväl personal som utrustning för FoU-uppgifter på detta område bl. a. som en följd av viss uppdragsverksamhet, t. ex. angående handikappade bilförares säkerhet och prövning av synfältfunktioner. Som tidigare nämnts räknar jag med att den tidigare föreslagna ökningen av FoU-insatser för att förbättra de handikappades trafikstandard till viss del tillfaller VTI. Sammantaget gör detta enligt min mening att institutets resultat kan förbättras samtidigt som förutsättningar skapas för en samordnad tvärvetenskaplig forskning.

När det gäller VTI:s verksamhetsinriktning vill jag för övrigt framhålla att institutets verksamhet bör koncentreras mot sådana FoU-områden där VTI har eller kan bygga upp unik kompetens och där det finns ett FoU-behov. Inriktningen av verksamheten bör ske i nära samarbete med institutets viktigaste intressenter. Med hänsyn bl. a. till de geografiska snarlika förutsättningarna bör särskilt beaktas möjligheterna till ett vidgat nordiskt samarbete för att undvika dubbelarbete.

Utredaren har föreslagit flera smärre åtgärder – rörande VTI:s interna verksamhet och organisation – för att förbättra institutets ekonomi. Jag anser att det ankommer på institutet självt att närmare pröva dessa förslag med målsättningen att förbättra VTI:s resultat.

Jag vill i detta sammanhang uppehålla mig något vid frågan om institutets ansvar för forskningsområden där efterfrågan f. n. är mycket liten. Vissa remissinstanser anser att institutet bör avveckla sin verksamhet inom sådana områden. Detta gäller bl. a. visst arbete, som är inriktat på vägbyggnadsområdet. Andra remissinstanser förordar att institutet bör, såvitt det inte kan klargöras om den vikande efterfrågan är permanent, fortsätta med den egna FoU-verksamheten inom sådana områden. Jag för min del anser att det är nödvändigt att med hänsyn till samhällets begränsade resurser starkt prioritera FoU-insatserna. Jag vill dock understryka att en avveckling av etablerad forskarkompetens allt efter FoU-behovens svängningar knappast kan anses vara samhällsekonomiskt motiverat. Enligt min mening är det därför angeläget att ha en långsiktig planering.

Utredaren har enligt sina direktiv utförligt behandlat samverkansmöjlig-

heter med andra myndigheter och institut. Naturligt har härvid även blivit att överväga institutets organisatoriska ställning. Utredaren, liksom en bred remissopinion, anser att VTI:s ställning som ett fristående forskningsinstitut bör bibehållas. Jag delar den bedömningen. För detta talar bl. a. de särskilda organisatoriska och administrativa förutsättningar som gäller inom väg- och trafikområdet med en rad olika huvudmän och intressenter. Jag anser därför att grundtanken vid institutets bildande om en samordnad transportforskning fortfarande bör vara gällande. Detta nödvändiggör enligt min mening en nära samverkan med andra verk och myndigheter vid planering av forsknings- och utvecklingsarbete. Härvidlag delar jag utredarens uppfattning. Likaså krävs att dubbelinvesteringar och dubblerad forskningskompetens på transportområdet inte byggs upp vid andra myndigheter och verk.

Som medel att uppnå den önskvärda samordningen förordar utredaren i första hand en utbyggd långsiktig planering tillsammans med de viktigaste intressenterna. Remissinstanserna, däribland VTI, är genomgående positiva till förslaget. Även förslaget om växeltjänstgöring mellan VTI och myndigheter som har en likartad verksamhet har i allmänhet mottagits positivt av remissinstanserna. Jag fäster stor vikt vid dessa förslag. Härigenom kan bl. a. kunskapsutbytet mellan å ena sidan forsknings- och utvecklingsarbete och å andra sidan den praktiska tillämpningen förstärkas.

Utredarens förslag att VTI och statens geotekniska institut även fortsättningsvis bör förbli fristående från varandra har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av samtliga remissinstanser. Jag delar denna bedömning och anser att instituten som hittills löpande bör pröva olika samverkansmöjligheter för att uppnå bättre resultat. Även när det gäller samarbetet mellan VTI och statens provningsanstalt anser jag att detta med fördel bör kunna lösas informellt genom det samarbete som redan etablerats. Erfarenheterna under de närmaste åren får visa om detta är tillräckligt. Flera remissinstanser, däribland VTI, tillstyrker utredarens förslag om en översyn av samarbetsformerna mellan VTI och transportforskningsdelegationen. Jag återkommer till detta i nästföljande avsnitt.

VTI finansieras i dag dels direkt med statliga medel, dels med uppdragsmedel. Flertalet remissinstanser, däribland VTI, delar utredarens uppfattning att denna finansieringsprincip bör bibehållas. Remissopinionen är dock i denna fråga inte helt enig. Sålunda anförs bl. a. uppfattningen att ersättning till VTI för uppdrag från statens vägverk och statens trafiksäkerhetsverk i stället bör utgå som direkta anslag över statsbudgeten till institutet.

Jag anser att uppdragsverksamheten är av stort värde för institutet. Genom denna får man en angelägen koppling av forskningen till avnämarnas behov. Det finns dock forskningsbehov som inte kan täckas på detta sätt. Jag tänker härvid bl. a. på de områden som företräds av mindre resursstarka intressenter samt FoU-behov som är av mer långsiktig karaktär. Enligt min uppfattning bör därför institutets finansieringsprincip bibehållas. Jag återkommer i det följande till bidraget till VTI för myndighetsuppgifter och egen FoU.

Utredarens bedömning av den framtida uppdragsverksamhetens omfattning - med en tämligen svag tillväxt - tillstyrks eller lämnas utan erinran av flertalet remissinstanser. Jag konstaterar att genom utredarens bedömning och remissutfallet den av VTI tidigare upprättade marknadsplanen har bekräftats. Om inte t. ex. kommuner och landsting – som är starkt engagerade i trafik- och samhällsplaneringsfrågor – finner det motiverat att i framtiden lägga uppdrag på VTI är förutsättningarna begränsade för institutet att genom ökade uppdrag få balans mellan kostnader och intäkter.

Flera remissinstanser förordar en ökning av det statliga bidragsanslaget till VTI. För egen del anser jag att en större ökning av anslaget inte är realistiskt i nuvarande ekonomiska situation. Inom de ramar som ställs till förfogande måste en stark prioritering av FoU-insatserna ske mot de angelägnaste områdena.

Utredarens förslag till kostnadsreduceringar vid VTI avstyrks av flertalet remissinstanser. En allmän mening är att den föreslagna inbesparingen inte skulle vara samhällsekonomiskt lönsam. Som exempel på tänkbara besparingsåtgärder kan nämnas att utredaren har diskuterat att vissa basresurser skulle kunna lämnas outnyttjade tills vidare. Flera remissinstanser har framfört invändningar mot detta förslag. Jag anser för egen del att det faktum att vissa basresurser ger upphov till företagsekonomiska förluster vid VTI inte är ett tillräckligt argument för nedläggning. Underskotten bör dock vara motiv för att en ingående prövning genomförs av anläggningarna tillsammans med institutets intressenter. Härvid bör även prövas värdet av ett bättre utnyttjande av VTI:s basresurser.

Jag bedömer att det ligger i VTI:s natur som forskningsorgan att det är förenat med påtagliga svårigheter att på kort sikt anpassa kompetensen efter FoU-behoven. Bindningar finns således både i form av utrustning och personal till vissa marknadssegment. För att lösa den av institutet själv konstaterade personalmässiga överkapaciteten förordar utredaren ett nära samarbete mellan VTI och dess främsta intressenter statens vägverk och statens trafiksäkerhetsverk. Som exempel på lämpliga samarbetsformer anför utredaren dels möjligheten att viss personal hos VTI överförs till de nämnda verken, dels att vissa arbetsuppgifter temporärt överförs från trafikverken till VTI. Statens vägverk har i sitt remissyttrande förklarat sig villigt att, under vissa förutsättningar, ta emot viss personal.

Jag delar uppfattningen att ett nära samarbete mellan VTI och vägverket resp. TSV är angeläget för att uppnå en ökad framförhållning och flexibilitet beträffande forskningsresurserna. Genom en närmare samverkan med de nämnda myndigheterna bör således möjligheterna öka att fördela arbetsuppgifter och resurser på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Jag förutsätter att de nämnda myndigheterna aktivt medverkar till att eliminera överkapaciteten vid VTI. Jag förutsätter vidare att vägverket även fortsättningsvis lägger ut uppdrag hos VTI inom de verksamhetsområden som är av intresse för verket.

Utredarens förslag om att bilda en samarbetskommitté med syfte att

komma till rätta med överkapaciteten avvisas av majoriteten av remissinstanserna. Liksom bl. a. VTI har anfört anser jag att den föreslagna kommittén skulle innebära ett onödigt merarbete i förhållande till den prövning som för närvarande sker av statsmakterna.

Förslaget om en ombildning av institutets styrelse får ett brett stöd bland remissinstanserna. Uppfattningarna varierar dock i fråga om antal ledamöter i styrelsen och synen på dess sammansättning. För egen del anser jag att styrelsen bör besitta sakkunskap och erfarenhet när det bl. a. gäller att hantera frågor rörande det långsiktiga arbetet och institutets ekonomi. Det ankommer på regeringen att närmare bestämma antalet ledamöter i styrelsen och styrelsens sammansättning.

Flera remissinstanser är positiva till inrättandet av en rådgivande delegation vid VTI som ett lämpligt forum för kontakter med olika intressenter. Enligt min mening ankommer det på institutet att ta initiativ till inrättandet av en sådan delegation, om man anser att behov föreligger och att det kan anses ekonomiskt motiverat.

Jag övergår nu till att ta upp förslagen i VTI:s anslagsframställning som redovisats i prop. 1978/79:100 bil. 9. VTI har i anslagsframställningen presenterat ett besparingsprogram som innebär att bidragsanslaget uppräknas med 1,6 milj. kr. Vidare skall institutet genom egna åtgärder genomföra besparingar med 1,3 milj. kr.

Jag godtar besparingsprogrammet. Enligt institutet kan inte denna besparing realiseras förrän på sikt. Jag är medveten om att det krävs en viss övergångstid innan programmet är fullt genomfört. Jag förutsätter dock att institutet med kraft och skyndsamhet genomför de egna besparingsåtgärderna. Fullt realiserat innebär besparingsprogrammet en resultatförbättring som motsvarar institutets återstående kostnader för dess basresurser. Dessa basresurser – provvägsmaskin och provvägshallar, krockbana, simulatorer samt övriga laborativa basresurser – har inte kunnat utnyttjas i den omfattning som förutsattes vid institutets bildande. Basresurserna har härigenom kommit att delvis utgöra en ekonomisk belastning för institutet.

Enligt min mening bör besparingsprogrammet möjliggöra för VTI att ändra inriktningen av sin FoU-verksamhet mot vissa prioriterade områden. Utrymme bör således kunna skapas för FoU-satsningar inom samhällsekonomiskt angelägna ämnesområden bl. a. av den typ jag tidigare berört. Jag förordar mot denna bakgrund att VTI för budgetåret 1979/80 – utöver vad som angetts i avsnitt 9.1.2 beträffande bidrag om 1,0 milj. kr. till viss grundforskning inom kollektivtrafikområdet – får ett bidrag om 1,6 milj. kr. för täckning av kostnader för basresurser. I prop. 1978/79:100 bil. 9 föreslogs en ökning av bidraget till VTI med ca 1,2 milj. kr., i princip motsvarande pris- och löneomräkning. Mina förslag nu innebär en ytterligare ökning av bidraget med 2,6 milj. kr. Det är väsentligt att den ambitionshöjning som skall ske bl. a. inom kollektivtrafikområdet i all möjlig mån kan ske inom ramen för de resurser som VTI redan i dag disponerar över.

Institutets rörliga kredit har sedan bildandet år 1971 uppgått till 2 milj. kr. För att lösa uppkommande likviditetsbehov har krediten temporärt höjts. Med hänsyn till institutets ökade omsättning finner jag det motiverat att den rörliga krediten anpassas härtill och höjs till 3 milj. kr.

När det gäller anskaffning av ny utrustning föreslår jag – mot bakgrund bl. a. av den reservation som finns under anslaget – att anslaget för nästa budgetår förs upp med totalt 400 000 kr.

9.1.5 Översyn av transportforskningsdelegationens verksamhet och organisation

Transportforskningsdelegationen består av 14 ledamöter som företräder trafikverk, forskning, näringsliv och intresseorganisationer inom transportsektorn. Till delegationen är knuten en professur i trafiksäkerhet med placering vid Chalmers tekniska högskola. Vidare finns ett kansli som omfattar sex personer. Delegationen kan inrätta rådgivande och beredande expertnämnder. Under 1977/78 har det funnits tre sådana nämnder med inriktning mot trafiksäkerhet, transport- och trafikteknik samt transport- och trafikekonomi. Dessutom inrättas vid behov kommittéer för olika projekt med företrädare för såväl delegationen som av resp. projekt berörda intressenter inom t. ex. myndigheter och näringsliv. Vid slutet av 1977/78 fanns sammanlagt 17 sådana kommittéer.

Enligt instruktionen åligger det delegationen särskilt att i fråga om transporter, trafik och trafiksäkerhet bl. a. följa utvecklingen och därvid samverka med berörda myndigheter, institutioner, forskare och företag. TFD skall vidare upprätta ett långsiktigt program för forskning och utveckling och fortlöpande förnya detta samt främja samverkan mellan berörda myndigheter och institutioner i fråga om planläggning och genomförande av forskning och utveckling. I uppgifterna ingår även att planlägga och genomföra eller låta genomföra utrednings-, forsknings- och utvecklingsprojekt, planera och fördela statligt stöd till forskning och utveckling, främja internationellt samarbete i fråga om forskning och utveckling samt främja ändamålsenlig informations- och dokumentationsverksamhet. Förutom nu nämnda ordinarie arbetsuppgifter har som jag tidigare nämnt TFD ålagts programansvar för delprogrammet 2 Åtgärder i transportsystemet inom det av riksdagen beslutade huvudprogrammet Energiforskning.

När TFD inrättades ansågs transportforskningens huvudsakliga uppgift vara att klarlägga de funktionella krav som kunde ställas på transportsystemet från olika utgångspunkter. Efterhand har emellertid transportforskningens roll blivit en annan. Transporterna har som tidigare framgått successivt blivit en allt mer integrerad del i den totala samhällsplaneringen och samhällsbyggandet. Ökad vikt har bl. a. kommit att läggas vid frågor rörande trafikmiljö och energiförbrukning. Av TFD:s perspektivplan framgår att transporternas betydelse för samhällsutvecklingen i stort kommer att bli än mer markant i framtiden samtidigt som transportsystemet i sig blir allt mer

komplext med nya trafikformer, nya och utvecklade transportsystem, samt användning av alternativa drivmedel och drivkällor.

Denna utveckling ställer nya och ökade krav på FoU-verksamheten inom transportområdet. Bl. a. ökar behovet av samverkan mellan olika FoU-stödjande organ liksom mellan myndigheter, institutioner, organisationer och företag i fråga om planläggning och genomförande av FoU-verksamhet. Dessutom ökar behovet av kontaktutbyte forskare emellan liksom mellan forskare och forskningsavnämare. Vidare ökar behovet av en effektiv informations- och dokumentationsverksamhet.

Verksamheten vid TFD har sedan delegationen inrättades år 1971 bedrivits med i huvudsak oförändrad organisation. En stor del av det FoU-behov som kommit fram har tillgodosetts av TFD inom ramen för denna organisation. Det bör framhållas att den ökande verksamheten kunnat klaras utan personalförstärkning. Mot bakgrund av det tidigare nämnda finns emellertid enligt min mening skäl att se över TFD:s nuvarande organisation för att utröna om den bättre kan anpassas till de nya och ökade krav på FoU-verksamheten som kan förväntas under de närmaste åren. För en sådan översyn talar också rent allmänt att den typ av verksamhet som TFD representerar med jämna mellanrum bör bli föremål för en utvärdering vad avser framkomna FoU-resultat. Som tidigare framgått har en översyn redan gjorts av VTI. I detta sammanhang bör också erinras om att ett flertal remissinstanser i sina yttranden över VTI-utredningens betänkande framhåller behovet av att en översyn görs av TFD.

Mot bakgrund av det nämnda är det *min avsikt att inför det fortsatta FoU-arbetet låta göra en allsidig översyn av verksamheten vid TFD och TFD:s organisation*. Utredarens huvudsakliga uppgift bör vara att föreslå åtgärder som innebär en anpassning av TFD:s verksamhet och organisation dels till framtida FoU-behov enligt vad jag tidigare anfört och enligt tidigare berörda programplaner, dels till de krav som avnämare och forskare ställer på en effektiv transportforskningsorganisation. En viktig uppgift i sammanhanget blir att se över samarbetsformerna mellan TFD och andra FoU-organ.

9.2 Övrigt. Texttelefon för döva

9.2.1 Inledning

I betänkandet (SOU 1976:20) Kultur åt alla föreslog handikapputredningen (S 1966:38) bl. a., att televerket skulle få i uppdrag att i samarbete med landstingsförbundet och handikappinstitutet utarbeta erforderlig detaljplan för hur olika grupper handikappade skall få tillgång till telefon.

Föredragande statsrådet Troedsson anförde (prop. 1976/77:87, sid. 118), att planen borde utarbetas av en särskild beredningsgrupp. Denna borde ha till uppgift att ta fram närmare underlag för ställningstagande till frågan om finansieringssättet. Syftet borde vara att snarast möjligt ställa till förfogande

utrustning som möjliggör kommunikation över telenätet för döva, dövblinda och talskadade. Riksdagen beslöt i enlighet härmed (SOU 1976/77:28, rskr 1976/77:326).

Genom beslut den 7 juli 1977 bemyndigade regeringen dåvarande statsrådet Troedsson att tillkalla en beredningsgrupp med uppdrag att i överensstämmelse med riktlinjerna i nyssnämnda proposition utarbeta plan för hur olika grupper handikappade skall få tillgång till telefon. Med stöd av bemyndigandet tillkallades gruppen den 29 september 1977. Den antog namnet texttelefongruppen (S 1977:15). I augusti 1978 avlämnade gruppen betänkandet (Ds S 1978:16) Telefon för döva.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgivits av riksförsäkringsverket, statens handikappråd, televerket, statskontoret, riksrevisionsverket, arbetsmarknadsstyrelsen, landstingsförbundet, handikappinstitutet, De handikappades riksförbund, Föreningen Sveriges dövblinda, Handikappförbundens centralkommitté, Hörselfrämjandets riksförbund, Riksförbundet för döva och hörselskadade barn, Riksföreningen för laryngectomerade och Sveriges dövas riksförbund.

9.2.2 Föredragandens överväganden

Jag har i denna fråga särskilt samrått med statsrådet Lindahl som anfört följande.

Texttelefongruppens förslag innebär att televerket skall ha möjlighet att tillhandahålla texttelefon åt döva, dövblinda och talskadade utan extra engångsavgift för den enskilde. Detta hjälpmedel består av två komponenter, dels en skrivmaskin för utskrift, dels en TV-skärm för presentation av texten. Hjälpmedlet ansluts till telenätet genom att kopplas ihop med en vanlig telefonapparat. Det kommer att tillverkas av televerkets industridivision (Teli). Televerket erbjuder denna tillsats på abonnemangsbasis mot en särskild engångsavgift som f. n. utgör 4 500 kr. Texttelefongruppen diskuterar olika möjligheter till finansiering av denna särskilda hjälpmedelsverksamhet men stannar för att föreslå att staten skall utge ersättning till televerket med belopp som motsvarar de särskilda engångsavgifterna för tillsatser som tillhandahållits handikappade inom den berättigade personkretsen. Alla remissinstanser tillstyrker texttelefongruppens förslag.

För egen del vill jag betona att samhällets telefonnät är ett minst lika viktigt kommunikationsmedel för handikappade som för andra. Ett telefonsamtal betyder så mycket för den sociala kontakten – det är ett sätt att vara tillsammans. När numera tekniska möjligheter finns att erbjuda döva, dövblinda och talskadade inträde i telefongemenskapen, är det därför självklart att så skall ske. Jag ansluter mig således till texttelefongruppens förslag. Eftersom televerket kan starta tillverkningen av hjälpmedlet under de närmaste månaderna, bör som gruppen föreslår tillhandahållandet av texttelefoner kunna påbörjas under budgetåret 1979/80.

Även i fråga om bestämningen av den för det förordade stödet berättigade personkretsen delar jag liksom remissinstanserna texttelefongruppens bedömning. Denna gäller i första hand telefondöva, varmed gruppen i detta

sammanhang avser dels döva, dels personer med så svår hörselnedsättning, att de inte kan föra ett vanligt telefonsamtal. Till denna grupp hör självklart också telefondöva med synskador.

Som texttelefongruppen understryker, är texttelefonen ett högt kvalificerat hjälpmedel. Även jag finner det därför angeläget med en noggrann och allsidig social och medicinsk prövning vid tilldelningen. Ordinationen bör göras i överensstämmelse med den praxis som gäller för kvalificerade hjälpmedel inom sjukvårdshuvudmännens hjälpverksamhet. Jag delar texttelefongruppens uppfattning att handikappinstitutet bör utforma de närmare bestämmelser som skall gälla för ordination av texttelefoner åt döva, dövblinda och talskadade. Detta bör ske enligt de riktlinjer som gruppen har angivit, och det ankommer på regeringen att meddela sådant uppdrag.

Som jag har nämnt, är enligt min mening en av telefonens främsta uppgifter att upprätthålla sociala kontakter mellan människorna. Denna synpunkt har särskild tyngd i förhållandet mellan föräldrar och barn. Om ett telefondövt barn under långa tider vistas borta från föräldrahemmet, t. ex. för skolgång, bör därför texttelefon, som ordineras barnet, installeras i barnets hem. Jag förutsätter därvid att specialskolor och förskolor kan telefonera med hemmet. Jag delar även texttelefongruppens uppfattning att åldersgränsen nedåt för ordination av hjälpmedlet skall sättas så lågt som vid 5 år.

I detta sammanhang vill jag också betona angelägenheten av att samhälleliga institutioner och företag och organisationer som betjänar allmänheten skaffar texttelefon. Jag ser detta som en naturlig service till telefondöva och talskadade och till dem som behöver ta kontakt med dem. Generella statsbidrag för detta ändamål bör enligt min mening inte komma i fråga, men jag erinrar om de särskilda möjligheter som finns inom arbetsmarknadsverket att bidra till kostnaderna för arbetshjälpmedel.

Texttelefongruppen betonar att dövas, dövblindas och talskadades tillträde till telefongemenskapen är en fråga inte bara om texttelefoner utan också om förmedling av samtal mellan sådana telefoner och vanliga telefonapparater. Även jag vill starkt understryka detta förhållande. Gruppen har under år 1978 initierat en försöksverksamhet med sådan förmedling, vilken bekostas av Stockholms läns landstingskommun och av understöd som regeringen beviljat från allmänna arvsfonden. Försöket utvärderas f. n., och gruppen ämnar i ett betänkande senare i år lägga fram förslag om hur förmedling bör ordnas.

Liksom remissinstanserna anser jag det angeläget att hithörande problem snarast kan lösas. I avvaktan härpå torde texttelefon komma att efterfrågas främst av barndomsdöva, som har sina huvudsakliga kontakter inom den egna gruppen och därför inte är beroende av samtalsförmedling på samma sätt som vuxendöva och talskadade. Jag delar således även i detta fall texttelefongruppens bedömning.

I det förutskickade betänkandet om förmedlingsfunktionen avser texttelefongruppen att redovisa även frågan om hur helt dövblindas telefonproblem skall kunna klaras. Genom att texttelefonens TV-skärm kan förstora text, kan hjälpmedlet användas av döva med brukbara synrester. Men personer med synskärpa därunder blir beroende av att få texten i punktskrift. Jag anser det utomordenligt angeläget att problemet, som främst är tekniskt, snarast kan lösas.

Texttelefongruppen redovisar att televerket, utöver gängse abonnemangsavgift för telefon, kommer att ta ut en extra abonnemangsavgift, som f. n. beräknas till 65 kr. i kvartalet för texttelefon. Gruppen har övervägt frågan

om särskilt bidrag för denna merkostnad men stannat för att inte föreslå sådant bidrag. Därvid hänvisar gruppen dels till att merkostnader av denna art ingår i underlaget för bedömning av rätten till handikappersättning, dels till att kostnaderna och krånglet med administrationen för ett sådant bidrag inte skulle stå i rimlig proportion till nyttan för den enskilde. Gruppen erinrar också om att döva och gravt hörselskadade har schabloniserad rätt till handikappersättning med 30 % av basbeloppet. Några remissinstanser reser invändningar mot texttelefongruppens bedömningar i detta avseende och hävdar att den som ordineras texttelefon inte skall behöva vidkännas merkostnader för den extra abonnemangsavgiften. För egen del har jag förståelse för dessa synpunkter men anser ändå att texttelefongruppens skäl emot bidrag bör godtas. Jag ansluter mig alltså till gruppens uppfattning i frågan. Likaså delar jag dess mening att kostnaderna för telefonsamtalen skall bäras av den enskilde.

Texttelefongruppen beräknar att sammanlagt ca 6 500 personer inom den berättigade kretsen kommer att efterfråga texttelefon. Gruppen uppskattar tidsschemat för tilldelning av hjälpmedlet enligt följande.

	Budgetåret 1979/80	1980/81	1981/82	1982/83	Summa
Barndomsdöva	1 000	1 500	500		3 000
Vuxendöva	200	1 000	900	900	3 000
Talskadade		150	150	150	450
Dövblinda	När apparater med punktskrift finns tillgängliga				

Enligt texttelefongruppens förslag skall staten, som jag tidigare har redovisat, utge ersättning till televerket med belopp som motsvarar de särskilda engångsavgifterna för texttelefoner som tillhandahållits handikappade inom den berättigade personkretsen. Sådan ersättning, inkl. ränta på nedlagt kapital, skall enligt förslaget utgå fr. o. m. den 1 juli 1979 och erläggas budgetårsvis i efterskott. Kostnaderna bör bestridas från ett särskilt förslagsanslag på statsbudgeten under socialdepartementets huvudtitel.

Texttelefongruppen beräknar medelsbehovet för de kommande budgetåren på följande sätt.

Budgetår	Milj. kr.
1979/80	–
1980/81	5,7
1981/82	12,6
1982/83	7,4
1983/84	5,0
Totalt	30,7

För budgetåren närmast därefter beräknar gruppen kostnaderna för tillkommande texttelefoner till högst 0,5 milj. kr.

Jag ansluter mig till texttelefongruppens förslag om ersättning till televerket för de särskilda engångsavgifterna för texttelefon. Genom att efterskottstäckning bör tillämpas uppkommer ingen utgift för staten under nästa

budgetår, och något anslag behöver således inte föras upp på statsbudgeten för budgetåret 1979/80.

Jag kan helt ansluta mig till statsrådet Lindahls överväganden och vill i sammanhanget framhålla att texttelefonen är en speciell tillsatsutrustning som särskilt har tagits fram för att kunna tillgodose en medborgargrupps behov av telekommunikationer. Utrustningen är alltså inte att betrakta som en handikappanpassning av telefoner i allmänhet. Den är dessutom avsevärt dyrare i tillverkning än en vanlig telefon. Det är mot denna bakgrund den föreslagna ersättningen över statsbudgeten till televerket skall ses. Detta finansieringssätt bör ge televerket goda förutsättningar att kunna tillgodose den väntade efterfrågan på texttelefoner.

Jag kan också, som ett exempel på en generell åtgärd som förbättrar de handikappades möjligheter att telefonera, erinra om den successiva övergången till knappsatstelefoner. Knappsatsen underlättar bl. a. nummertagningen, vilket framför allt är till fördel för många rörelsehindrade. Allmänt kan sägas att den tekniska utvecklingen på telekommunikationsområdet leder till att nya teletjänster kan komma att introduceras, vilka bör kunna få stor betydelse för de handikappade. Jag tänker därvid särskilt på text-TV- och data-TV-system.

10 Organisatoriska frågor

10.1 Inrättande av en trafikmyndighet

10.1.1 Bakgrund

Frågan om att inrätta en myndighet för vissa trafikfrågor har aktualiserats i flera olika sammanhang under senare år. I samband med den regionala trafikplaneringen har behov ansetts föreligga av ett centralt organ som i det fortsatta planeringsarbetet kan handha de uppgifter som tidigare åvilat den s. k. trafikplaneringsutredningen. Den trafikpolitiska utredningen föreslog i delbetänkandet Trafikpolitik – behov och möjligheter, att ett beredningS-, planerings- och samordningsorgan skulle inrättas på trafikområdet. I sitt slutbetänkande Trafikpolitik – kostnadsansvar och avgifter framhåller utredningen att det tidigare framförda förslaget om en central trafikplaneringsnämnd enligt utredningens mening alltjämt är aktuellt. HAKO-utredningen föreslog att den av trafikpolitiska utredningen föreslagna trafikplaneringsmyndigheten skulle ha det samordnande ansvaret för de kollektiva trafikmedlens handikappanpassning.

Mot bakgrund av de förslag som lagts fram har tidigare inom kommunikationsdepartementet – i samarbete med trafikplaneringsutredningen – utarbetats promemorian (Ds K 1976:3) Förslag till organisation av en trafikplaneringsmyndighet. Förslaget har remissbehandlats.

I promemorian föreslås att den nya myndigheten får en rad uppgifter. Jag skall här endast kortfattat beröra dessa. För en mer detaljerad redovisning av de olika förslagen hänvisas till en sammanfattning av promemorian, vilken tillsammans med en remissammanfattning redovisas i *bilaga 9*.

Den nya myndigheten föreslås i promemorian bl. a. få uppgifter i samband med den regionala trafikplaneringen. Det gäller bl. a. utarbetande av förslag till anvisningar för planeringsarbetet samt sammanställning och utvärdering av de av länsstyrelserna upprättade trafikplanerna. Vidare föreslås i promemorian att den nya myndigheten skall svara för den beredskapsplanering avseende transportsektorn som nu åvilar transportnämnden. Andra arbetsuppgifter föreslås vara att ta fram, sammanställa och bearbeta fakta- och prognosmaterial som belyser transportsektorns allmänna utveckling. I arbetsuppgifterna ingår även att genomföra utredningsprojekt som inte naturligen faller inom ansvarsområdet för någon speciell trafikmyndighet. Ytterligare uppgifter föreslås vara att handlägga frågor rörande nedläggning av olönsam järnvägstrafik samt att granska SJ:s separatredovisning.

Den nya myndigheten föreslås i promemorian också få en rad uppgifter som hänger samman med yrkestrafiklagstiftningen. Det gäller bl. a. föreskrifter och anvisningar rörande olika moment i tillståndsprövningen och handhavandet av varnings- och återkallelseinstituten. I uppgifterna föreslås även ingå att medverka i uppläggningen och driften av ett nytt yrkestrafikregister, att handha besvärsprövning, tillståndsprövning i fråga om interregional busstrafik och internationell lastbils- och busstrafik, förhandlingar om internationella transportavtal etc. Vidare föreslås att de uppgifter som nu åvilar bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden inordnas i den nya myndigheten liksom uppgifter sammanhängande med prövning av taxor i buss- och taxitrafik.

Myndighetens totala personalbehov bedöms i promemorian uppgå till 50 à 65 personer. Av dessa beräknas ett femtiotal redan nu i större eller mindre omfattning inneha motsvarande uppgifter inom transportnämnden, bussbidragsnämnden, fraktbidragsnämnden, länsstyrelserna och kommunikationsdepartementet.

Jag delar uppfattningen i promemorian att det är önskvärt att minska den uppsplittring på små nämnder som f. n. föreligger inom trafiksektorn och att det därför kan vara motiverat att såsom föreslås i promemorian slå samman transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden till en myndighet. Flertalet remissinstanser har också tillstyrkt eller lämnat detta förslag utan erinran. Jag delar också den i promemorian framförda uppfattningen att det kan vara motiverat att till ett centralt organ överföra vissa uppgifter rörande den yrkesmässiga trafiken. Det gäller enligt min uppfattning dels utarbetande av centrala föreskrifter och anvisningar som stöd för bl. a. länsstyrelsernas arbete i olika frågor, dels vissa uppgifter som nu handhas av länsstyrelserna och kommunikationsdepartementet. Inte heller i

dessa delar har remissinstanserna haft något att erinra mot de framförda förslagen. Vidare anser jag det motiverat att ansvaret för de kollektiva färdmedlens handikappanpassning och för genomförandet av det tidigare behandlade energisparprogrammet inom lastbilstrafiken handhas av ett centralt organ.

Jag kommer i efterföljande avsnitt att närmare precisera mina motiv för att de uppgifter som transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden har att svara för inordnas i en gemensam organisation samt till att denna organisation även tillförs vissa andra uppgifter i enlighet med vad jag ovan nämnt. Jag kommer också att lämna förslag till organisation av den nya myndigheten. Beträffande de övriga arbetsuppgifter som framförs i ovannämnda betänkanden och i departementspromemorian har jag inte funnit skäl föreslå att dessa inordnas i den nya organisationen.

10.1.2 Transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden

Arbetsuppgifter

Transportnämnden som började sin verksamhet den 1 januari 1968 övertog vissa arbetsuppgifter från statens biltrafiknämnd och centrala civila transportkommittén, vilka upphörde med utgången av år 1967.

Transportnämnden leds av en nämnd bestående av fem ledamöter som representerar olika sektorer inom transportväsendet och som utses av regeringen. Till nämnden är knuten en rådgivande delegation med vilken samråd sker i beredskapsfrågor. De ärenden som nämnden har att avgöra bereds i ett kansli som är uppdelat på två sektioner, en för beredskapsärenden och en för yrkestrafikärenden jämte administrativa ärenden. Antalet tjänster uppgår till 21[1].

En väsentlig del av nämndens arbetsuppgifter består av tillståndsgivning för internationell yrkesmässig buss- och lastbilstrafik. Nämnden har i detta hänseende motsvarande funktion som länsstyrelserna har i fråga om den nationella trafiken. Även när det gäller tillsynen över trafiken har nämnden uppgifter motsvarande länsstyrelsernas.

Betydelsen av nämndens uppgift som tillståndsmyndighet illustreras av att den internationella landsvägstrafiken ökat under en följd av år och att en allt större andel av exporten och importen transporteras med lastbil. Samtidigt har den geografiska spridningen av den utrikes lastbilstrafiken tilltagit. Detta har bl. a. medfört önskemål om att få denna trafik reglerad genom bilaterala avtal med allt flera länder. Sverige har nu bilaterala avtal med samtliga viktigare länder i Europa samt med flera utomeuropeiska länder. I åtskilliga

[1] Inkl. två NOM-garanter.

fall har avtalen inneburit tillståndsprövning och kvotering av trafik. Sedan ett avtal slutits om reglering av den internationella landsvägstrafiken bestäms kvoterna i de flesta fall genom årliga förhandlingar. Transportnämnden deltar i eller ansvarar för förhandlingar av här angivna slag. Inom den närmaste framtiden väntas avtalsförhandlingar komma till stånd med ytterligare ett antal länder.

Till transportnämndens uppgifter hör också sedan år 1972 att handlägga dispensärenden enligt regeringens förordningar om förbud i vissa fall mot trafik med tyngre lastfordon (helgtrafikförbudet) beträffande sådan lastbilstrafik som berör utlandet.

Nämnden har vidare till uppgift att fastställa allmänna grunder för uppställning av taxor för yrkesmässig biltrafik samt att meddela vissa föreskrifter och anvisningar för sådan trafik.

Ökningen av lastbilstrafiken till och från utlandet, utvidgningen av trafik till allt mer avlägsna länder, tillkomsten av ytterligare bilaterala överenskommelser samt handläggningen av dispenser från helgtrafikförbudet har gjort nämndens verksamhet allt mer omfattande och komplicerad. Samtidigt har förberedelserna för de årliga förhandlingarna rörande transportavtalen liksom antalet förhandlingar blivit allt mer omfattande. Den administrativa arbetsbelastningen på transportnämnden har härigenom ökat kraftigt under senare år. Enligt min bedömning kommer den internationella lastbilstrafiken att fortsätta att öka och utvidgas till allt fler länder vilket kommer att innebära en ännu större arbetsbelastning för transportnämnden.

Fr. o. m. den 1 januari 1979, då nya bestämmelser för personlig lämplighetsprövning i fråga om den yrkesmässiga lastbilstrafiken trädde i kraft har nämnden fått till uppgift att utfärda föreskrifter för den ekonomiska lämplighetsprövningen.

Transportnämndens arbetsuppgifter inom totalförsvaret består av planläggning för den civila transportverksamheten vid krig eller krigsfara och för en ransonering av flytande drivmedel. Dessutom skall nämnden planlägga hur den civila trafiken kan inskränkas genom andra åtgärder än ransonering. Jag vill erinra om att det under senare år genom flera beslut av regeringen ställts krav på en väsentlig höjning av ambitionsnivån när det gäller beredskapsplaneringen. År 1973 gav regeringen i uppdrag åt överstyrelsen för ekonomiskt försvar att i samråd med berörda myndigheter bedriva försök med långsiktsplanering inom det ekonomiska försvaret. Transportnämnden deltar i denna verksamhet som efter hand fått allt fastare former. Genom beslut år 1976 uppdrog vidare regeringen åt transportnämnden att planera beredskapen även för en fredskris på energiområdet. Beslutet innebar bl. a. att transportnämnden fick i uppdrag att svara för utbildning av personal som skall ingå i regleringsorganisationer på regional och lokal nivå.

Bussbidragsnämnden inrättades den 1 juli 1973 för att handha frågor som rör det statliga stödet till olönsam kollektiv trafik, vilket syftar till att främja en tillfredsställande trafikförsörjning på landsbygden. Nämnden skall enligt sin

instruktion verka för en enhetlig tillämpning av statsbidragsbestämmelserna och vid behov föreslå ändring av dessa. Enhetligheten främjas framför allt genom att nämnden meddelar föreskrifter och anvisningar för tillämpningen av bidragsbestämmelser och handläggningen av ansökningsärenden.

Nämnden består av tre av regeringen utsedda ledamöter som skall ha sakkunskap och erfarenheter i fråga om samhällsplanering och trafikförhållanden. Hos nämnden finns ett kansli. Antalet tjänstemän uppgår till 5.

Vad gäller den lokala landsbygdstrafiken med buss granskar nämnden kommunernas trafikförsörjningsplaner. Länsstyrelsernas yttranden ingår i nämndens bedömning. Nämnden beslutar på grundval av denna granskning i frågan om trafikförsörjningsplan kan godkännas som underlag för ansökan om statsbidrag.

Bussbidragsnämnden svarar också för bidragsgivningen när det gäller det år 1976 införda statliga stödet till viss skärgårdstrafik. Härvid tillämpas i princip samma förfarande som i fråga om bidraget till lokal landsbygdstrafik.

När det gäller den regionala busstrafiken kommer nämnden in i olika skeden av ärendenas behandling. Nämnden granskar de regionala persontrafikplaner som länsstyrelserna upprättar och avger yttranden till länsstyrelserna om vilken trafik som bör kunna vara bidragsgrundande. Mot bakgrund av bl. a. de lokala trafikförsörjningsplanerna prövar nämnden frågan om vilken trafik som kan vara bidragsberättigad. Slutligen behandlar nämnden de ansökningshandlingar – jämte länsstyrelsernas yttranden – som inkommer, meddelar beslut i frågan om statsbidrag och utbetalar bidraget till trafikutövarna.

Bussbidragsnämnden administrerar också det utbyggda statsbidragssystem som infördes den 1 juli 1978 (prop. 1977/78:92, TU 1977/78:28, rskr 1977/78:364). Det nya systemet innebär bl. a. att statsbidrag enligt en viss ordning utgår till kollektiv persontrafik i sådana län där huvudman etablerats. Jämfört med tidigare bidragssystem innebär reformen en betydande ökning av det statliga stödet samt förenklingar på en rad punkter. Viktiga förbättringar är att även tätortstrafiken skall ingå i bidragssystemet och att järnvägstrafik som fyller utpräglade lokala eller regionala trafikbehov skall kunna få stöd. Viss flygverksamhet som bedrivs i fjällregionerna skall också omfattas av bidragssystemet liksom viss helikoptertrafik i skärgården.

För bussbidragsnämnden innebär det nya statsbidragssystemet att arbetsuppgifterna i viss utsträckning förändras. Uppgiften att granska trafikförsörjningsplaner får större tyngd än tidigare medan granskningen av ekonomiska uppgifter avsevärt reduceras. Det ankommer på bussbidragsnämnden att utfärda de föreskrifter och anvisningar som behövs för statsbidragsgivningen.

För att underlätta avtalsuppgörelser mellan länshuvudman och trafikutövare om ersättning för entreprenadtrafik har en särskild kollektivtrafiknämnd inrättats. Denna skall vid behov pröva frågor som rör ersättning för

trafikutövning. Kansli- och sekreterarfunktioner för den nya nämnden ankommer på bussbidragsnämnden.

Vissa frågor som sammanhänger med inlösen av trafikrörelse avgörs av buss- och taxivärderingsnämnden. Vissa kanslifunktioner för denna nämnds räkning ombesörjs av bussbidragsnämnden.

Genom att det nya statsbidragssystemet kommer att tillämpas parallellt med det gamla under en övergångsperiod ställs ökade krav på bussbidragsnämnden. Nämnden har därför rätt att meddela förenklingar av handläggningsordningen under det första bidragsåret om detta av tidsskäl eller annat visar sig nödvändigt.

I samband med bidragsgivningen har nämnden samlat en omfattande kompetens om bl. a. trafikföretagens kostnads- och intäktsstruktur samt allmänt om trafikplanering. I taxe- och trafikplaneringsfrågor har nämnden härigenom i ökad utsträckning kommit att fungera som remissorgan.

Fraktbidragsnämnden inrättades den 1 januari 1971. Dess uppgift är att administrera det statliga regionalpolitiska transportstödet samt fr. o. m. den 1 februari 1972 även det särskilda transportstödet för Gotland. För båda dessa stödformer angavs en försöksperiod om tre år. Det regionalpolitiska transportstödet har därefter dels utvidgats i olika avseenden, dels förlängts. F. n. gäller stödet till utgången av år 1979. Fr. o. m. den 1 februari 1975 har försöksperioden avseende transportstödet för Gotland förlängts samtidigt som stödet utvidgats. Stödet avser f. n. perioden fram t. o. m. den 31 januari 1980. Regeringen kommer senare att föreslå inriktning och utformning av de båda stödformerna fr. o. m. år 1980.

Nämnden består av tre av regeringen utsedda ledamöter. Ledamöterna skall ha god insikt i frågor som berör trafik- och transportförhållanden. Hos nämnden finns ett kansli. Antalet tjänster uppgår till 5.

Syftet med det regionalpolitiska transportstödet är att främja en samhällsekonomiskt och i övrigt lämplig lokalisering av näringslivet inom och till det allmänna stödområdet. Transportstödet utgår i form av fraktbidrag och är genom sin utformning ett medel att minska de kostnadsmässiga olägenheter som följer med de långa transportavstånden för näringslivet inom stödområdet. Nämndens prövning omfattar de olika förutsättningar i fråga om varuslag, transportmedel, transportsträcka, sändningsvikt m. m. som uppställts för att bidrag skall utgå. Vidare har nämnden att meddela föreskrifter för tillämpningen av transportstödsförfattningen och att fastställa de blanketter som behövs.

Riksrevisionsverket har nyligen genomfört en förvaltningsrevision av verksamheten vid fraktbidragsnämnden. Verket har i sitt åtgärdsförslag bl. a. framhållit att nämnden i ökad utsträckning bör arbeta med övergripande frågor. Vidare föreslås att kontrollverksamheten vid nämnden byggs ut. Fraktbidragsnämnden har i sin svarsskrivelse över förvaltningsrevisionen angett att dessa ökade arbetsuppgifter inte kan mötas utan en viss personalförstärkning vid nämndens kansli.

Allmänna överväganden

Av min tidigare redogörelse har framgått att såväl transportnämnden, bussbidragsnämnden som fraktbidragsnämnden är att betrakta som relativt små myndigheter. Detta har efter hand som nämnderna successivt tillförts nya och utvidgade arbetsuppgifter medfört en ökad arbetsbelastning. För att klara av arbetsuppgifterna har i flera fall tillfälliga förstärkningar fått anlitas.

Det är min bedömning att utvecklingen mot ökade arbetsuppgifter kommer att fortsätta inom samtliga tre nämnder. Bl. a. kan nämnas att det nya stödet till lokal och regional kollektivtrafik, som jag tidigare har redogjort för, åtminstone i ett övergångsskede kommer att ställa ökade krav på handläggningen av bidragsgivningen – med motsvarande minskning av arbetsinsatserna på länsstyrelserna som följd. Likaså kommer att ställas ökade krav på samordning av huvudmännens planering av kollektivtrafiken. Härtill kommer, vilket jag föreslagit, tidigare att det här aktuella organet kommer att få till uppgift att i nära samarbete med huvudmännen bedöma behovet av ersättningstrafik i samband med nedläggningsprövning av olönsam järnvägstrafik.

Även när det gäller beredskapsplaneringen kommer kraven att öka inte minst inför en eventuell fredskris på energiområdet. I detta sammanhang kan nämnas att transportnämnden i 1978 års anslagsframställning anmält behov av ytterligare tre tjänster, varav två på handläggarnivå.

Med tanke på de funktionella samband som råder mellan transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden har jag funnit skäl överväga att inordna dessa myndigheters arbetsuppgifter inom ramen för en gemensam organisation vilket även skulle innebära betydande rationaliseringsvinster, minskat nyanställningsbehov etc.

De tre nämnderna representerar tillsammans en mycket stor sakkunskap på områden som ligger nära varandra. En gemensam kompetens finns exempelvis vad gäller statsbidragsgivning på transportområdet. Ett inordnande av nämndernas uppgifter inom ramen för en gemensam organisation skulle mot denna bakgrund innebära stora fördelar. Detta gäller t. ex. inom den beredskapsplanerande verksamhet som nu bedrivs av transportnämnden. Denna funktion skulle förstärkas i hög grad om den sakkunskap och de erfarenheter i fråga om samhällsplanering och trafikförhållanden som finns hos buss- och fraktbidragsnämnderna samordnades i en myndighet.

Vidare skulle genomförandet av olika trafik- och regionalpolitiskt betingade insatser underlättas genom en sammanslagning. Det kan t. ex. gälla uppföljning och utvärdering av de regional- och trafikpolitiska effekterna av nuvarande bidragssystem. Vidare kan det bli fråga om att utarbeta förslag till förändring av nu utgående stöd och bidrag. Jag vill dessutom framhålla att en sammanslagen myndighet bättre skulle kunna följa utvecklingen på transportområdet samt föreslå åtgärder som är ägnade att förbättra

förutsättningarna för t. ex. kollektivtrafiken.

En sammanslagning av de tre nämnderna i enlighet med det förslag som presenteras i departementspromemorian skulle också innebära betydande administrativa fördelar genom den ökade flexibilitet i personal- och servicehänseende som följer med en gemensam rationellt uppbyggd organisation. Härvid avser jag bl. a. möjligheterna till utjämning av arbetstoppar och till omdisposition vid sjukdom och andra former av ledighet.

Härtill kommer inte obetydliga rationaliseringsvinster inom bl. a. kontorsadministrationen, t. ex. telefonpassning, utskrift och duplicering samt när det gäller administrationen av de olika bidragssystemen. Vidare torde en sammanslagning innebära att gransknings- och utbetalningsrutiner kan rationaliseras och betydande kostnadssänkningar erhållas.

Av det föregående framgår att en samordning av de uppgifter som nu handhas av transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden medför betydande fördelar. Som tidigare nämnts har också flertalet remissinstanser tillstyrkt eller lämnat utan erinran förslaget i departementspromemorian om en sammanslagning av de tre nämnderna. Varken transportnämnden, bussbidragsnämnden eller fraktbidragsnämnden har haft några erinringar mot en sammanslagning. *Mot denna bakgrund föreslår jag att de uppgifter som nu åvilar nämnderna inordnas i en gemensam myndighet.* Efter en genomgång av de olika nämndernas nuvarande och förväntade arbetssituation har jag gjort den bedömningen att man genom rationalisering av verksamheten inom ramen för en gemensam organisation skulle kunna klara de ovan nämnda nytillkommande arbetsuppgifterna utan någon mera betydande personalökning. Viss nyrekrytering är dock nödvändig bl. a. på grund av nytillkomna arbetsuppgifter i samband med prövning av olönsam järnvägstrafik.

10.1.3 Den gemensamma myndighetens befattning med yrkestrafikfrågor

Jag övergår nu till att behandla sådana uppgifter med anknytning till den yrkesmässiga trafiken som jag anser bör inordnas i den centrala myndigheten.

En väsentlig del av genomförandet av olika trafikpolitiska intentioner sker inom ramen för lagstiftningen om yrkesmässig trafik. Enligt yrkestrafiklagstiftningen ankommer det på länsstyrelserna att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken. Länsstyrelserna är f. n. tillståndsmyndigheter i fråga om all yrkesmässig trafik liksom i fråga om uthyrningsrörelse och transportförmedling. I detta ingår också att länsstyrelserna prövar frågor om varning av tillståndshavare och återkallelse av tillstånd.

Yrkestrafiklagstiftningen innehåller sådan reglering som också omfattar rent administrativa rutiner. I andra avseenden däremot är lagstiftningen så utformad att den inte ger tillståndsmyndigheterna tillräcklig vägledning när det gäller bedömningen av olika frågor.

I departementspromemorian understryks att det finns ett *påtagligt behov av centralt meddelade föreskrifter rörande tillståndsprövningen.* Jag delar denna uppfattning och menar att man genom sådana tillämpningsföreskrifter – som smidigt kan anpassas med hänsyn till vunna erfarenheter och uppkommande behov – kan ge ett klarare underlag för bedömning av behov och möjligheter i olika avseenden. Jag anser vidare att administrativa rutiner som är ägnade att underlätta en rationell handläggning bör utarbetas centralt och delges länsstyrelserna. Härigenom uppnås en större enhetlighet i länsstyrelsernas bedömningar. Nu nämnda arbetsuppgifter kan med fördel inordnas i den nya myndigheten.

Länsstyrelserna har även att utöva en fortlöpande tillsyn över den yrkesmässiga trafiken. Här bör det, som trafikpolitiska utredningen framhållit, vara möjligt att genom tillämpning av rätt utformade bevakningsrutiner nå en påtaglig effektivisering utan ökad resursinsats. Att utarbeta och anvisa sådana rutiner är enligt promemorian en angelägen uppgift för ett centralt organ. Jag delar denna uppfattning.

Viktiga instrument när det gäller att ingripa mot olämpliga trafikutövare är varnings- och återkallelseinstituten. Även här anser jag – i likhet med vad som sägs i departementspromemorian – att det bör vara möjligt att med hjälp av centralt utfärdade föreskrifter ge stöd för länsstyrelsernas tillämpning.

De nämnda uppgifterna är av myndighetskaraktär och har i betydande grad anknytning till författningstillämpning. Det är därför enligt min mening naturligt att en central myndighet anförtros dessa uppgifter. Flertalet remissinstanser understryker också behovet av föreskrifter och anvisningar och har heller inte något att erinra mot att uppgifterna handhas av ett centralt organ. Transportnämnden framhåller t. ex. att det finns ett stort behov av mer preciserade normer vid prövning av lämplighet för utövande av internationell trafik, varning, återkallelse av tillstånd etc. Nämnden anser det önskvärt att samma normer tillämpas vid bedömningen av yrkestrafikärenden i in- och utrikes trafik. En sådan samordning förutsätter att dessa frågor handläggs i en gemensam organisation. Även länsstyrelserna har som regel tillstyrkt att de nämnda uppgifterna handläggs av ett centralt organ.

I promemorian föreslås att ett centralt organ får till uppgift att *handlägga besvär* som anförs över länsstyrelsernas beslut om tillstånd, återkallelse etc. Dessa besvär förs enligt nu gällande ordning direkt upp till kommunikationsdepartementet och kräver där en omfattande arbetsinsats. En ordning med en central myndighet som första besvärsinstans skulle innebära en väsentlig arbetsavlastning för departementet.

Det övervägande antalet av remissinstanserna har i allmänhet inget att erinra mot att ett centralt organ är första besvärsinstans för vissa länsstyrelsebeslut. Även jag kan ansluta mig till förslagen i promemorian. Förslagen ligger i linje med strävandena att nedbringa antalet besvärsärenden i regeringskansliet. Jag föreslår därför att det aktuella organet skall utgöra första instans i fråga om besvär i tillståndsärenden. Besvär över det centrala

organets beslut bör kunna föras hos regeringen. Efter att närmare erfarenheter har vunnits rörande verksamheten hos det centrala organet bör övervägas om inte detta skall utgöra enda besvärsinstans åtminstone vad beträffar vissa slag av ärenden.

Behovet av *att samordna taxesättningen inom busslinje- och taxitrafiken* har accentuerats under senare år. De nuvarande bestämmelserna innebär att taxorna för trafiken fastställs av länsstyrelserna. Detta sker inte endast i samband med att ett nytt tillstånd till busslinje- eller taxitrafik meddelas utan också när enskild trafikutövare eller – som vanligen är fallet – sammanslutningar av trafikutövare begär höjning av en gällande taxa. Det senare har medfört vissa olägenheter. Det förekommer bl. a. att olika länsstyrelser medger olika stora höjningar, vilket medför att taxenivån för samma slag av trafik kommer att ligga olika. Detta leder till att länsstyrelsernas beslut överklagas och att en utjämning av taxorna sker först vid regeringens prövning av besvärsärendena. Den beskrivna fastställelseprocessen tar därför lång tid. Det händer också att enstaka länsstyrelsebeslut vinner laga kraft och att en sakligt omotiverad olikhet i taxesättningen därigenom uppstår. Jag delar – liksom flertalet remissinstanser – uppfattningen i promemorian att det angivna problemet bör kunna lösas genom att ett centralt organ prövar vissa frågor om fastställelse av taxor.

Jag föreslår därför att frågan om generella förändringar av taxenivån i busslinje- och taxitrafiken skall prövas av det centrala organet. Härigenom avlastas länsstyrelserna ett inte obetydligt arbete. Hanteringen av ärenden om t. ex. taxehöjningar kommer att gå betydligt snabbare, vilket har betydelse inte minst för trafikföretagen. Vidare kan förutskickas att regeringskansliet i betydligt mindre utsträckning än f. n. kommer att behöva handlägga ärenden rörande besvär i taxefrågor.

När det sedan gäller att formellt fastställa taxorna för nytillkommande trafik liksom ny taxa efter taxeändringar för sådan trafik som redan bedrivs, dvs. att bestämma vilken taxa varje enskild trafikutövare skall tillämpa, bör detta liksom f. n. ankomma på länsstyrelsen som tillståndsgivande myndighet. Jag återkommer till frågan om taxorna för den interregionala busstrafiken.

När det gäller sådan trafik för vilken länshuvudman enligt lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik har ansvaret kan nödvändigheten av en statlig myndighets fastställelse av taxorna ifrågasättas. Huvudmannaskapet som skall utövas genom interkommunal samverkan mellan landstingskommuner och primärkommunerna i resp. län garanterar att taxenivån i trafiken grundas på ett politiskt ansvarstagande. Huvudmannaskapet skall vara genomfört fullt ut senast den 1 juli 1983. F. n. är huvudmannaskapet inrättat endast i fyra län. Jag anser att man bör avvakta utvecklingen av ordningen med huvudmannaskap en tid innan man gör en sådan förändring i fråga om taxefastställelse som jag nyss har antytt. Jag avser emellertid att därefter återkomma till frågan.

När det gäller den interregionala busstrafiken anser jag – i likhet med t. ex. den trafikpolitiska utredningen – att det finns ett påtagligt behov av ett övergripande prövningsförfarande eftersom det är fråga om bedömningar som inte kan begränsas till länsplanet. I promemorian föreslås att ett centralt organ ges till uppgift att tjäna som *tillståndsmyndighet för den interregionala busstrafiken*. Jag finner – liksom flertalet remissinstanser – förslaget väl avvägt med hänsyn dels till att såväl departementet som länsstyrelserna kan avlastas i sitt arbete, dels till att en viss rationalisering av handläggningen bör kunna genomföras. Som tillståndsmyndighet bör det centrala organet också fastställa taxorna för den interregionala busstrafiken.

Yrkestrafiklagstiftningen har ovan redovisats som ett betydelsefullt medel när det gäller att fullfölja de trafikpolitiska intentionerna. Den yrkesmässiga landsvägstrafiken är – såsom också framgått av det föregående – en sektor som ständigt förändras och anpassas till nya förutsättningar som ges av den tekniska och ekonomiska utvecklingen. Om lagstiftningen skall tjäna sitt syfte måste författningarna och tillämpningen av dem smidigt kunna förändras med hänsyn till uppkommande behov. Detta är också nödvändigt för att undvika onödig byråkrati. Ett centralt organ skulle, vilket framhålls i promemorian, kunna verka i angiven riktning genom att till regeringen allteftersom behov uppkommer *lämna förslag till olika författningsmässiga förbättringar*.

Det finns således en rad väsentliga uppgifter rörande den yrkesmässiga trafiken som bör handläggas av en central myndighet. Redovisningen torde också klart ge vid handen att uppgifternas art och omfattning är sådana att de inte lämpligen bör handläggas på departementsnivå. I stället är flertalet av dem sådana som inom andra samhällssektorer delegerats till lämplig central myndighet.

Personalbehovet för de ovan angivna arbetsuppgifterna inom yrkestrafikens område har beräknats uppgå till sammanlagt sex tjänster varav fyra på handläggarnivå. Inom ramen för en större myndighet torde sådana rationaliseringsvinster uppstå att nämnda personalbehov kan reduceras med en tjänst.

Mot bakgrund av vad jag tidigare har anfört beträffande arbetsuppgifternas omfattning och inriktning och med hänsyn till de administrativa fördelar som i övrigt kan vinnas samt remissinstansernas positiva inställning till de framförda förslagen *föreslår jag att de ovan nämnda uppgifterna inordnas i den nya trafikmyndigheten*.

Jag vill erinra om de förslag till reviderad yrkestrafiklagstiftning som läggs fram för riksdagen i annat sammanhang (prop. 1978/79:111). Förslagen innebär att YTF ersätts av en yrkestrafiklag, en lag om transportförmedling och en lag om biluthyrning. Härtill kommer en förordning med tillämpningsföreskrifter för varje lag. Sakinnehållet har – utom på någon enstaka punkt – oförändrat förts över från YTF till de nya författningarna. Genom att författningstexten har anpassats till modernt språkbruk bör tillämpningen av

yrkestrafiklagstiftningen underlättas i betydande mån för såväl enskilda som myndigheter.

Som tidigare framgått skall den nya myndigheten vidare ha ansvaret för genomförandet av energisparprogrammet inom lastbilstrafiken. Personalbehovet har beräknats uppgå till en handläggartjänst.

10.1.4 Vissa handikappfrågor

I HAKO-utredningens betänkande föreslås bl. a. att samordningen av de kollektiva trafikmedlens och trafikanläggningarnas anpassning för att nå en successivt högre grad av tillgänglighet för *handikappade* bör handhas av ett centralt organ. Organet har avsetts samarbeta med berörda trafikverk, trafikföretag, färdmedelstillverkare, myndigheter och handikapporganisationer och föreslås utfärda föreskrifter och rekommendationer som syftar till erforderlig anpassning av trafikmedlen till de handikappades behov. Jag delar liksom flertalet remissinstanser utredningens uppfattning att de nämnda uppgifterna lämpligen bör handhas av ett centralt organ och föreslår därför att uppgifterna läggs på den nya trafikmyndigheten. Personalbehovet har beräknats uppgå till en handläggartjänst.

I enlighet med HAKO-utredningens förslag har jag tidigare föreslagit försöksvis införande av en riksfärdtjänst. Försöksverksamheten kommer att planeras, genomföras och utvärderas av en partsammansatt nämnd. Enligt min mening bör den nya trafikmyndigheten kunna svara för kanslifunktionen i anslutning till denna verksamhet.

10.1.5 Organisation

Jag övergår nu till frågan om hur den nya trafikmyndigheten lämpligen kan organiseras.

De uppgifter som jag i det föregående föreslagit åvila den nya trafikmyndigheten kan lämpligen sammanföras i ett *antal funktioner*, nämligen en bidragsfunktion, en yrkestrafikfunktion, en beredskapsfunktion samt – vad avser de administrativ-ekonomiska uppgifter som sammanhänger med driften av den egna verksamheten – en administrativ funktion. *Bidragsfunktionen* innefattar främst de uppgifter som åvilar bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden. Inom *yrkestrafikfunktionen* faller flera uppgifter som sammanhänger med yrkestrafiklagstiftningen. Dit hör dels olika uppgifter som nu åvilar kommunikationsdepartementet och länsstyrelserna, dels de uppgifter sammanhängande med yrkesmässig internationell och inrikes trafik som nu handhas av transportnämnden. Till denna funktions arbetsuppgifter skulle också höra föreskrifts- och anvisningsverksamhet i fråga om yrkestrafiklagstiftningen samt att handha de kollektiva trafikmedlens handikappanpassning. *Beredskapsfunktionen* innefattar transportnämndens arbetsuppgifter inom totalförsvaret. Den *administrativa funktionen* slutligen inne-

fattar myndighetens ekonomi-, personal-, informations- och övriga administrativa funktioner.

Enligt min mening går bidragsfunktionen och den administrativa funktionen väl att förena under en gemensam ledning. Detsamma gäller yrkestrafikfunktionen och beredskapsfunktionen. Med utgångspunkt i den funktionsuppdelning av arbetsuppgifterna som jag förordat i det föregående vill jag ange allmänna synpunkter på hur myndigheten kan organiseras på två enheter, en bidragsenhet samt en yrkestrafik- och beredskapsenhet.

Till *bidragsenheten* hänförs härvid bl. a. de uppgifter som nu åvilar bussbidragsnämnden. Enheten kommer således att handha det statliga stödet till kollektiv persontrafik. Av stor vikt är att enheten verkar för en enhetlig tillämpning av statsbidragsbestämmelserna och vid behov föreslår ändringar av dessa. Till enhetens arbetsuppgifter bör därför höra att utarbeta föreskrifter och anvisningar för tillämpningen av bidragsbestämmelserna och handläggningen av ansökningsärenden. Enheten kommer vidare att handha vissa arbetsuppgifter sammanhängande med nedläggningsprövning av olönsam järnvägstrafik.

Till bidragsenheten hänförs vidare de uppgifter som nu ankommer på fraktbidragsnämnden, dvs. att administrera det statliga regionalpolitiska transportstödet och det särskilda transportstödet för Gotland.

Slutligen ankommer på bidragsenheten myndighetens interna administration med bl. a. personaladministrativa frågor, verksamhetsplanering, ekonomifrågor, registratur, informationsfrågor, intendenturfrågor och kontorsservice, dokumentadministration etc. Personalbehovet har bedömts kunna tillgodoses genom de tjänster inom transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden som f. n. är knutna till allmänt administrativt arbete.

Yrkestrafik- och beredskapsenheten svarar bl. a. för frågor som rör internationella vägtransporter. Arbetsuppgifterna avser tillståndsprövning, medverkan i internationella avtals- och kvotförhandlingar, remisser rörande den internationella verksamheten, vissa ärenden om dispenser från helgtrafikförbudet samt bevakning av den internationella utvecklingen. Uppgifterna kan utföras av den personal inom transportnämndens yrkestrafiksektion som f. n. handlägger dessa frågor.

Vidare får yrkestrafik- och beredskapsenheten en rad uppgifter som hänger samman med den inrikes yrkesmässiga trafiken. Uppgifterna består bl. a. i att utfärda föreskrifter och anvisningar av olika slag samt att handlägga ärenden om besvär som anförs mot länsstyrelsernas beslut om tillstånd, återkallelse etc. Ytterligare uppgifter blir att pröva förändringar av taxor i busslinje- och taxitrafiken samt att handlägga tillståndsfrågor sammanhängande med interregional busstrafik. Till arbetsuppgifterna hör vidare att lämna förslag till olika författningsmässiga förbättringar samt handhavandet av frågor som rör handikappanpassning av kollektivtrafiken.

Vidare bör transportnämndens beredskapssektion ingå i yrkestrafik- och

beredskapsenheten. Uppgifterna omfattar i första hand planläggning för den civila transportverksamheten vid krig eller krigsfara och för ransonering av flytande drivmedel.

Förutom ovan nämnda arbetsuppgifter bör den nya myndigheten svara för kanslifunktionen för buss- och taxivärderingsnämnden, kollektivtrafiknämnden samt för den nämnd som skall handha riksfärdtjänsten för handikappade. Härtill kommer uppgiften att svara för genomförandet av energisparprogrammet inom lastbilstrafiken.

Det ankommer på regeringen att besluta om arbetsfördelningen mellan de båda enheterna liksom om indelning i sektioner.

Myndighetens ledning bör bestå av en lekmannastyrelse och under denna en chef med det direkta ansvaret för verksamheten. För chefen för myndigheten bör inrättas en ordinarie tjänst med beteckningen Cp. Jag räknar med att styrelsens ledamöter – vilka bör besitta sakkunskap och erfarenhet i frågor om samhällsplanering och trafikförhållanden etc. – bör vara fem till antalet. Det ankommer på regeringen att bestämma antalet ledamöter och eventuella suppleanter.

Slutligen vill jag vad gäller myndighetens organisatoriska uppbyggnad föreslå att till myndigheten knyts det råd för beredskapsplanering som nu är knutet till transportnämnden. Med hänsyn till myndighetens arbetsuppgifter i övrigt finns enligt min mening behov av ett ytterligare utvidgat kontaktnät. Myndigheten bör därför ha befogenhet att inrätta såväl permanenta som tillfälliga samrådsgrupper. Det kan gälla t. ex. på yrkestrafikområdet, bidragsområdet och handikappområdet. Härigenom kan myndigheten tillgodogöra sig den kompetens som finns inom olika intresseorganisationer etc.

Som framgått ovan har personalbehovet bedömts med hänsyn till de rationaliseringsvinster som bör kunna uppnås genom att verksamheten bedrivs inom ramen för en samlad organisation. F. n. finns inom transportnämnden 21 tjänster samt inom bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden vardera 5 tjänster. För nedläggningsprövning av olönsam järnvägstrafik tillkommer en handläggartjänst. För beredning av frågor sammanhängande med yrkesmässig trafik har beräknats krävas fem tjänster varav fyra på handläggarnivå. Härtill kommer två handläggartjänster knutna till dels vissa handikappfrågor dels energisparprogrammet inom lastbilstrafiken. Det totala personalbehovet – inkl. myndighetschefen – uppgår således till 40 personer.

Den nya trafikmyndigheten – som föreslås få namnet transportrådet – föreslås inrättad fr. o. m. den 1 januari 1980.

I prop. 1978/79:100 bil. 9 har regeringen föreslagit att, i avvaktan på särskild proposition i ämnet, till transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden för budgetåret 1979/80 beräkna förslagsanslag om 3,2, 1,1 resp. 0,8 milj. kr. Med hänsyn till att myndigheterna kommer att upphöra fr. o. m. den 1 januari 1980 föreslår jag nu att dessa anslag i princip halveras. För transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden innebär detta – med ändring av förslagen i budgetpropositionen – att

myndighetsanslagen för budgetåret 1979/80 blir 1,6, 0,6 resp. 0,4 milj. kr. För den nya myndigheten har för första halvåret 1980, under vilket personalstyrkan uppgår till sammanlagt 40 personer, kostnaderna beräknats till ca 3,4 milj. kr. Ett nytt anslag som bör vara förslagsvis betecknat och lämpligen benämnas Transportrådet bör föras upp på statsbudgeten för budgetåret 1979/80 för ändamålet. Anslagsberäkningen framgår av följande sammanställning.

	Föredraganden 1979/80
Personal	
Handläggande personal	27
Övrig personal	13
	40
Anslag	
Lönekostnader	2 633 000
Sjukvård	6 000
Lokalkostnader	126 000
Expenser	422 000
Kanslikostnader för bl. a. kollektivtrafiknämnden	100 000
Organisationskommitté	100 000
Summa kr.	**3 387 000**

Min avsikt är att efter riksdagens godkännande av att den nya myndigheten inrättas föreslå regeringen att tillsätta en organisationskommitté som i nära kontakt med berörda personalorganisationer i detalj skall utforma den nya organisationen. I sammanställningen ovan har jag beräknat medel för organisationskommittén.

10.2 Trafikpolitiska delegationen

Det trafikpolitiska beslutet från 1963 innebar att det uppställda reformprogrammet skulle genomföras i tre etapper. För att kunna följa programmets genomförande med hänsyn till återverkningarna såväl inom transportnäringen som inom näringslivet i allmänhet bemyndigade regeringen chefen för kommunikationsdepartementet att såsom rådgivande organ inom kommunikationsdepartementet tillsätta en särskild delegation – trafikpolitiska delegationen – med representanter för såväl transportkonsumenter och trafikutövare som trafiktillståndsgivande myndigheter.

Delegationen avlämnade en första rapport den 6 september 1965. I denna framhölls att – även om möjligheterna att överblicka reformprogrammets effekt varit begränsad med hänsyn till den korta tid som förflutit från det första etappen inleddes – delegationen ändock ansåg sig kunna konstatera att några ogynnsamma effekter av reformprogrammet inte uppstått. Delega-

tionen föreslog på grund härav att andra etappen programenligt skulle påbörjas den 1 juli 1966. Detta blev också statsmakternas beslut.

Delegationens erfarenheter av andra etappens verkningar sammanfattades i skrivelse den 17 december 1967 till chefen för kommunikationsdepartementet. I skrivelsen framhölls att delegationen ej heller under andra etappen funnit att verkningarna av reformprogrammet utgjorde något hinder mot ett fullföljande enligt de ursprungliga planerna. Den tredje etappen kunde därför enligt delegationen påbörjas den 1 juli 1968.

Den tredje etappen av reformprogrammet kom emellertid att uppskjutas av olika skäl. Under dessa omständigheter kom delegationen även fortsättningsvis att följa upp verkningarna av de redan genomförda delarna av reformprogrammet. I skrivelse till kommunikationsdepartementet den 4 maj 1970 underströk delegationen med utgångspunkt i gjorda erfarenheter bl. a. betydelsen av att trafiksäkerhetsbestämmelserna efterlevs och att en ökad samordning mellan olika transportmedel kommer till stånd. Några egentliga negativa verkningar av de reformer som dittills genomförts hade delegationen emellertid inte att rapportera.

I princip pågick delegationens arbete till år 1972 då trafikpolitiska utredningen tillsattes. I avvaktan på utredningens förslag och statsmakternas ställningstagande till en ny trafikpolitik låg därefter delegationens arbete nere. Genom de av mig i det föregående föreslagna nya riktlinjerna för trafikpolitiken aktualiseras frågan om trafikpolitiska delegationens verksamhet.

Tillsättandet av trafikpolitiska delegationen var bl. a. föranlett av etappindelningen i 1963 års trafikpolitiska reformprogram, vilken ställde särskilda krav på uppföljningsarbetet. Någon sådan etappindelning förekommer som framgått inte i det nu framlagda reformprogrammet. Detta utesluter dock inte att det föreligger ett stort behov av att följa upp de effekter som blir följden av de föreslagna åtgärderna. Enligt min mening bör denna uppgift självklart ingå som en viktig del i kommunikationsdepartementets löpande arbete. Mot denna bakgrund bör den trafikpolitiska delegationen upphöra.

11. Upprättade lagförslag

Inom kommunikationsdepartementet har upprättats förslag till

1. lag om ändring i byggnadsstadgan (1959:612),
2. lag om handikappanpassad kollektivtrafik,
3. lag om hamninvesteringar.

Det under 1 angivna förslaget har upprättats i samråd med chefen för bostadsdepartementet.

12. Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

dels att antaga förslagen till

1. lag om ändring i byggnadsstadgan (1959:612),
2. lag om handikappanpassad kollektivtrafik,
3. lag om hamninvesteringar,

dels att

4. godkänna de av mig förordade allmänna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken,
5. godkänna de av mig förordade riktlinjerna för den statliga avgiftspolitiken på trafikområdet samt godkänna att avskrivningar, statskapital och förräntningskrav får sättas ned för statens järnvägar i enlighet med de av mig förordade riktlinjerna,
6. godkänna de av mig förordade riktlinjerna för det framtida järnvägsnätet,
7. godkänna de av mig förordade riktlinjerna för statliga bidrag i samband med nedläggning av järnvägstrafik,
8. godkänna de av mig förordade principerna för ersättning till olönsam järnvägstrafik,
9. godkänna de av mig förordade riktlinjerna för statsbidrag till cykelvägar,
10. godkänna de av mig förordade riktlinjerna för anpassning av den kollektiva trafiken till handikappades behov m. m.,
11. godkänna att en särskild nämnd med de uppgifter för försök med riksfärdtjänst som jag har angett inrättas den 1 juli 1979,
12. godkänna de av mig förordade riktlinjerna för energihushållning inom transportsektorn,
13. godkänna de riktlinjer för tillhandahållande av texttelefon åt döva, dövblinda och talskadade som har angetts i det föregående,
14. godkänna att en central trafikmyndighet (transportrådet) med uppgifter och organisation enligt de riktlinjer jag förordat inrättas den 1 januari 1980,
15. godkänna att transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden upphör när transportrådet har inrättats,
16. bemyndiga regeringen att för chefen för transportrådet inrätta en ordinarie tjänst med beteckningen Cp,
17. bemyndiga regeringen att vidta de åtgärder som behövs för genomförande av förslagen enligt punkt 14–16,
18. till *Transportrådet* för budgetåret 1979/80 anvisa ett förslagsanslag av 3 387 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,
19. till *Transportnämnden* för budgetåret 1979/80 – med ändring av vad

som föreslagits i prop. 1978/79:100 bil. 9 – anvisa ett förslagsanslag av 1 620 000 kr., därav tre fjärdedelar att avräknas mot automobilskattemedlen,

20. till *Fraktbidragsnämnden* för budgetåret 1979/80 – med ändring av vad som föreslagits i prop. 1978/79:100 bil. 9 – anvisa ett förslagsanslag av 413 000 kr.,

21. till *Bussbidragsnämnden* för budgetåret 1979/80 – med ändring av vad som föreslagits i prop. 1978/79:100 bil. 9 – anvisa ett förslagsanslag av 573 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

22. till *Bidrag till statens väg- och trafikinstitut*, utöver vad som föreslagits i prop. 1978/79:100 bil. 9, för budgetåret 1979/80 anvisa ett reservationsanslag av 2 600 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

23. till *Statens väg- och trafikinstitut: Utrustning*, utöver vad som föreslagits i prop. 1978/79:100 bil. 9, för budgetåret 1979/80 anvisa ett reservationsanslag av 399 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

24. till *Transportforskningsdelegationen*, utöver vad som föreslagits i prop. 1978/79:100 bil. 9, för budgetåret 1979/80 anvisa ett reservationsanslag av 4 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

25. till *Kostnader för försök med riksfärdtjänst* för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 20 000 000 kr.,

26. statens järnvägar inom ramen 15 000 000 kr. får träffa hyresköpsavtal med EUROFIMA,

27. till *Järnvägar m. m.* för budgetåret 1979/80 anvisa ett investeringsanslag av 870 700 000 kr.,

28. bemyndiga regeringen att vid statens järnvägar inrätta en ordinarie tjänst med beteckningen Cp.

Jag hemställer vidare att regeringen bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad jag anfört om den framtida vägpolitiken, om den övergripande planeringen på trafikområdet, om prövning av fortsatt järnvägstrafik och om entledigandet av den trafikpolitiska delegationen.

13. Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition förelägga riksdagen vad här har anförts för de åtgärder eller ändamål som föredraganden har hemställt om.

Innehåll

Proposition ... 1
Propositionens huvudsakliga innehåll ... 1
Lagförslag ... 3
1. Lag om ändring i byggnadsstadgan ... 3
2. Lag om handikappanpassad kollektivtrafik ... 4
3. Lag om hamninvesteringar ... 5
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 1 mars 1979 ... 6

1. Inledning ... 6

2. Principer för en ny trafikpolitik ... 7

3. Kostnadsansvar och trafikavgifter ... 20
3.1 Läget i dag ... 20
3.2 Trafikpolitiska utredningens förslag ... 28
3.2.1 Trafikavgifter ... 28
3.2.2 Kostnadsansvaret ... 29
3.3 Principer för det allmännas uttag av skatter och avgifter på transportområdet ... 30
3.3.1 Allmänna principer ... 30
3.3.2 Kostnadsansvaret ... 34
3.3.3 Avlastning av SJ:s fasta kostnader m. m. ... 35
3.3.4 Marginalkostnadsbaserad prissättning på vägtjänster ... 36

4. Järnvägar och järnvägstrafik ... 39
4.1 Allmänt ... 39
4.2 Det framtida järnvägsnätet ... 44
4.3 Principer för ersättning till SJ:s trafiksvaga bannät ... 68
4.4 Marknadsförings- och taxeåtgärder ... 78
4.5 Investeringsfrågor m. m. ... 85
4.5.1 SJ:s resultatutveckling och ekonomiska mål ... 85
4.5.2 SJ:s framtida investeringsverksamhet ... 88
4.5.3 Ostkustbanans förlängning ... 97

5. Vägtrafiken ... 101
5.1. Vägpolitiken ... 101
5.1.1 Utgångspunkter ... 101
5.1.2 Hittillsvarande inriktning av väghållningen ... 104
5.1.3 Inriktning enligt flerårs- och fördelningsplanerna ... 105
5.1.4 Statsbidrag till cykelvägar ... 106
5.1.5 Den framtida inriktningen av väghållningen ... 107

5.1.6 Avslutande synpunkter ... 114
5.2 Trafiksäkerhet ... 115

6. Vissa kollektivtrafikfrågor ... 122
6.1 Inledning ... 122
6.2 Kollektivtrafik i tätort ... 127
6.3 Handikappanpassad kollektivtrafik ... 131

7 Vissa planerings- och investeringsfrågor ... 147
7.1 Behov av utbyggd och samordnad trafikplanering ... 147
7.2 Regional trafikplanering ... 154
7.3 Hamnplanering ... 160
7.4 Flygplatsplanering ... 170

8. Energihushållning ... 171
8.1 Utgångspunkter för ett hushållningsprogram ... 171
8.2 Åtgärder för att minska transportbehov och trafikarbete samt för att stimulera användning av mer energieffektiva transportmedel ... 173
8.3 Åtgärder för att sänka specifik bränsleförbrukning ... 177
8.3.1 Allmänt ... 177
8.3.2 Riktlinjer för specifik bränsleförbrukning, progressiv bilskatt ... 178
8.4 Alternativa drivmedel och drivkällor ... 182
8.5 Åtgärder inom godstransportområdet ... 185

9. Forskning och utveckling ... 187
9.1 Inriktning av fortsatt forskning och utveckling ... 187
9.1.1 Allmänt ... 187
9.1.2 Kollektivtrafik i tätort ... 191
9.1.3 Handikappanpassad kollektivtrafik ... 193
9.1.4 Översyn av statens väg- och trafikinstituts verksamhet och finansiering m. m. ... 194
9.1.5 Översyn av transportforskningsdelegationens verksamhet och organisation ... 199
9.2 Övrigt. Texttelefon för döva ... 200
9.2.1 Inledning ... 200
9.2.2 Föredragandens överväganden ... 201

10. Organisatoriska frågor ... 204
10.1 Inrättande av en trafikmyndighet ... 204
10.1.1 Bakgrund ... 204
10.1.2 Transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden ... 206

10.1.3 Den gemensamma myndighetens befattning med yrkestrafikfrågor ... 211
10.1.4 Vissa handikappfrågor ... 215
10.1.5 Organisation ... 215
10.2 Trafikpolitiska delegationen ... 218

11. Upprättade lagförslag ... 219

12. Hemställan ... 220

13. Beslut ... 221

Bilagor

1. Sammanfattning av det trafikpolitiska utvecklingsarbetet ...
2. Person- och godstransporternas utveckling 1960–1977 samt prognos för år 1990 ...
3. SOU 1975:66 Trafikpolitik – behov och möjligheter, sammanfattning av betänkandet och remissyttrandena ...
4. SOU 1978:31 Trafikpolitik – kostnadsansvar och avgifter, sammanfattning av betänkandet och remissyttrandena ...
5. SOU 1975:47 Kollektivtrafik i tätort, sammanfattning av betänkandet och remissyttrandena ...
6. SOU 1975:68 Handikappanpassad kollektivtrafik, sammanfattning av betänkandet, remissyttrandena samt utredningens förslag till ramprogram ...
7. Redogörelse för hittills genomförd regional trafikplanering ...
8. Ds K 1975:9 Planering av de svenska hamnarna, sammanfattning av betänkandet och remissyttrandena ...
9. Ds K 1976:3 Förslag till organisation av en trafikplaneringsmyndighet, sammanfattning av betänkandet och remissyttrandena.
10. Ds K 1977:1 Långa fordon och fordonskombinationer, sammanfattning av betänkandet och remissyttrandena ...
11. Ds I 1977:12 Energibesparingar inom transportsektorn och SOU 1978:17 Energi vad avser energihushållning inom transportsektorn, sammanfattning av betänkandena och remissyttrandena.
12. Ds K 1978:7 Statsbidrag till cykelvägar, sammanfattning av betänkandet och remissyttrandena ...
13 Ds K 1978:11 Statens väg- och trafikinstitut – verksamhet och ekonomi, sammanfattning av betänkandet och remissyttrandena ...

GOTAB Stockholm 1979

Bilaga 1

Sammanfattning av det trafikpolitiska utvecklingsarbetet

1963 års trafikpolitiska riktlinjer

Det trafikpolitiska handlandet har under 1960- och 1970-talen i övervägande grad präglats av det principbeslut, som fattades av riksdagen år 1963 (prop. 1963:191, S3LU 1963:1, rskr 1963:424). Beslutet byggde huvudsakligen på slutsatser och förslag som framlades av 1953 års trafikutredning i betänkandena (SOU 1961:23–24 och 1962:35) Svensk trafikpolitik I–III.

Det *mål* som uppsattes var att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former som medger företagsekonomisk effektivitet och transportmedlens sunda utveckling. Trafikpolitiken skulle vidare utformas så att de krav som ställs från trafiksäkerhetssynpunkt kunde tillgodoses och att utvecklingen på det tekniska området stimulerades.

Vid bedömningen av frågan om *vilka medel* som skulle användas för att uppnå det trafikpolitiska målet angavs att man borde utnyttja den drivfjäder till effektiva transporter som konkurrens i sunda former kan utgöra. Om förutsättningar skapades för en konkurrens på lika villkor borde det vara möjligt att genom en ökad frihet på transportmarknaden nå en samhällsekonomiskt riktigare trafikuppdelning. Transportarbetet skulle härigenom kunna erhållas till lägsta möjliga kostnader.

I syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system skulle de konkurrenshämmande regleringar och förpliktelser som tidigare funnits i möjligaste mån avvecklas. Vidare fastslogs tillämpningen av kostnadsansvarighetsprincipen – dvs. principen att varje trafikgren skulle svara för de kostnader den förorsakade det allmänna – som en av de väsentligaste punkterna när det gällde att skapa konkurrens på lika villkor. Prissättningen skulle härvid ge uttryck för de reella kostnaderna, dvs. även beakta kostnader för de grundläggande samhälleliga basinvesteringarna för resp. trafikgren. Utöver dessa allmänna principer uttalades – i syfte att anpassa trafikpolitiken till lokaliseringspolitiken – att i den mån det inte gick att med kravet på kostnadstäckning lämna en viss bygd den trafikservice i fråga om landtransporter, som från samhällets synpunkt var rimlig borde ersättning härför utgå av allmänna medel och betraktas som ett köp av trafiktjänster från det allmännas sida. Avgifterna i sådan trafik förutsattes bli anpassade efter vad som tedde sig skäligt i förhållande till övriga inom landet tillämpade taxor för liknande transportprestationer.

I beslutet angavs vissa riktlinjer för *trafikinvesteringarna*. Det grundläggande kriteriet vid bedömningen av ifrågasatta trafikinvesteringar skulle vara de olika investeringsobjektens samhällsekonomiska lönsamhet. Bl. a. med

hänvisning till att ansvaret för investeringar i fasta trafikanläggningar i huvudsak åvilar det allmänna, ansågs det från trafikpolitisk synpunkt påkallat att en rationell samordning av investeringsverksamheten kom till stånd i syfte att skapa ett transportsystem, där de olika trafikanläggningarna och transportmedlen på ett optimalt sätt kompletterade varandra.

I fråga om vägsystemet ansågs det motiverat att frågan om den översiktliga vägplaneringen togs upp till övervägande i särskilt sammanhang.

I fråga om investeringar i järnvägsnätet fastslogs att dessa skulle grundas på en långsiktig planering i syfte att åstadkomma en så rationell järnvägstrafik som möjligt. En koncentration till de områden av järnvägsdriften där utrymme fanns för kostnadstäckande rationalisering och där järnvägen genom ökad effektivitet och höjd standard kunde erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ till andra trafikmedel ansågs nödvändigt.

I fråga om hamnsystemet förutsattes detta följa de allmänna principerna för lönsamhet och effektivitet. De stora investeringar, som en ändrad godshantering kräver, förutsattes komma att inriktas på ett begränsat antal hamnar. De ökade kraven på farledsdjup, som vissa delar av sjöfarten ställer, ansågs bl. a. tala för en koncentration liksom den kostnadsfördyring, som många hamnanlöp medför. Olägenheterna ansågs bli alltmer framträdande ju mer kapitalkrävande linjesjöfarten blir. Även i fråga om isbrytning och lotsning ansågs att en ökad koncentration skulle medföra betydande fördelar.

På sjöfartens område aviserades vidare en särskild utredning om den framtida lotsorganisationen samt om hur kostnaderna för lots- och fyrväsendet borde uttas från sjöfarten.

För den inrikes luftfartens del konstaterades, att flygplatssystemet var väl utbyggt i förhållande till den aktuella trafikefterfrågan och att dess kapacitet lätt kunde anpassas även till en ganska betydande trafikökning.

Flygplatsernas kapitaltjänstkostnader, dvs. amorteringar och räntor på investerat kapital, hade dittills inte kunnat täckas av flygtrafikavgifter. Härvid hänvisades till den år 1963 tillsatta utredningen rörande luftfartsverkets ekonomi i vars direktiv bl. a. framhölls, att den principiella utgångspunkten för utredningens arbete skulle vara att luftfartsverket liksom statens affärsverk i övrigt skall sträva efter full kostnadstäckning inkl. förräntning och amortering av i verksamheten nedlagt kapital. Enligt direktiven skulle utredningen vidare utarbeta förslag till riktlinjer för investeringspolitiken. Utredningen skulle undersöka huruvida anläggande och förbättring samt drift av flygplatser i ökad utsträckning borde bli en angelägenhet för kommuner och andra lokala intressenter.

I 1963 års beslut behandlades också frågan om den *transportekonomiska och trafiktekniska forskningen*. Härvid betonades det alltmer framträdande behovet av samordning mellan skilda forskningsinsatser. En utredning i frågan aviserades.

Genomförandet av 1963 års principbeslut förutsatte en rad följdbeslut och särutredningar. Beslutet byggde på en mjuk övergång till det nya trafikpoli-

tiska systemet och reformåtgärderna var i linje härmed samordnade i ett *handlingsprogram* uppdelat i tre etapper. Den första etappen inleddes den 1 juli 1964 och den andra påbörjades den 1 juli 1966. Båda etapperna genomfördes programenligt. Riktpunkten för påbörjandet av den tredje etappen angavs till den 1 juli 1968. Denna etapp kom emellertid – som anges i det följande – aldrig att förverkligas.

I den första etappen genomfördes följande reformer:

- Åtgärder vidtogs för att fullfölja en viss tidsplan för nedläggningsundersökningar i fråga om trafiksvaga järnvägslinjer och nedläggning av järnvägsdrift på trafiksvaga bandelar bedrevs med den skyndsamhet som var möjlig.
- Full ersättning lämnades fr. o. m. budgetåret 1964/65 SJ för förpliktelsen att trafikera de trafiksvaga järnvägslinjer, som inte var företagsekonomiskt motiverade att driva men som tills vidare inte nedlagts.
- Affärsbanenätet resp. de trafiksvaga järnvägslinjerna betraktades i fråga om den ekonomiska målsättningen för SJ som två separata rörelsegrenar.
- Strävan att erhålla viss avkastning å det i SJ nedlagda statskapitalet begränsades fr. o. m. budgetåret 1964/65 till den på affärsbanenätet belöpande delen av detta kapital och inriktades på viss förräntning av detta.
- Till affärsverksutredningen hänvisades frågan hur uppkommande differens mellan SJ:s aktuella pensionsutgifter och företagets försäkringstekniskt beräknade pensionskostnader under de närmaste decennierna skulle finansieras.
- Den ekonomiska målsättningen för de trafiksvaga järnvägslinjer, på vilka driften tills vidare måste upprätthållas, inriktades på en minimering av driftunderskottet jämsides med bibehållande av kravet på tillfredsställande transportförsörjning.
- Det på de trafiksvaga järnvägslinjerna belöpande statskapitalet skrevs helt ned per den 30 juni 1965
- Befogenheten att besluta i fråga om vissa i allmänna järnvägstaxan ingående rabatterade avgifter, t. ex. månadsbiljetter, delegerades till järnvägsstyrelsen från den 1 november 1965.
- Från tillämpningen av bestämmelserna i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (YTF) undantogs, utöver vad som tidigare gällde, vissa transporter av speciell natur, t. ex. transport av vissa lantbruks- och trädgårdsprodukter till förädlingsindustri eller av mera begränsad betydelse för den allmänna transporthushållningen, såsom transporter av snö och is i samband med snöröjning, renhållningstransporter och vissa traktortågstransporter i skogsbruket.
- Vidare befriades från i förordningen föreskriven behovsprövning vissa s. k. kooperativa körningar med små eller medelstora lastbilar samt transporter

av fyllnads- och returgods i samband med befordran av mjölk på uppsamlingslinje. För kooperativa körningar upphävdes taxe- och transportplikt.
- En mindre restriktiv behovsprövning tillämpades enligt särskilda av Kungl. Maj:t utfärdade föreskrifter för samtliga i det föregående ej angivna transporter. En årlig ökning med 15 % av den samlade lastförmågan hos fordon i beställningstrafik för godsbefordran var därvid normerande vid tillståndsgivningen.
- Rätten till samåkning med privat personbil utvidgades.
- Uthyrningsrörelse med personbil samt lastbil med en totalvikt ej överstigande 3,5 ton undantogs från behovsprövning.

I den andra etappen vidtogs följande åtgärder:

- Nedläggning av driften på trafiksvaga järnvägslinjer bedrevs enligt samma handlingslinje som i den första etappen.
- Transportplikten på affärsbanenätet avskaffades och skyldigheten till likabehandling av trafikanterna vid vagntilldelning på affärsbanenätet samt i taxehänseende slopades.
- SJ befriades vidare från skyldigheten att hålla tillämpade transportavgifter offentliga.
- Från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser undantogs vissa transporter med traktortåg av lantbruksprodukter eller förnödenheter för lantbruket.
- Från den i yrkestrafikförordningen föreskrivna behovsprövningen befriades transporter med lastbil eller traktortåg om högst 4 tons last ävensom transporter med specialbilar.
- Mindre restriktiv behovsprövning tillämpades för samtliga i det föregående ej angivna transporter, varvid en årlig ökning med 20 % av den samlade lastförmågan hos fordon i beställningstrafik för godsbefordran var normerande vid tillståndsgivningen.
- Transportplikten för lastbils- och traktortågstrafik slopades för att ge formell likställighet med vad som på motsvarande sätt genomförts inom järnvägstrafiken.

I den tredje reformetappen förutsattes att lastbils- och traktortågstrafiken helt skulle befrias från behovsprövning medan den individuella lämplighetsprincipen av trafikutövare skulle bibehållas. En ny yrkestrafikförordning förutsattes bli utarbetad. Därutöver skulle det ankomma på affärsverksutredningen att närmare pröva huruvida SJ borde få rätt att tillämpa efter konjunkturläget variabla avskrivningar.

Vid behandling av frågan om den nya trafikpolitiken betonades i riksdagen (S3LU 1963:1) betydelsen av att verkningarna inom transportnäringen och näringslivet i övrigt av de beslutade reformåtgärderna följdes av en särskild delegation med representanter för bl. a. transportkonsumenter och trafikutö-

vare. För ändamålet tillsattes den s. k. trafikpolitiska delegationen.

Delegationen avlämnade en första rapport den 6 september 1965. I denna rapport, som var enhällig, framhölls att – även om möjligheten att överblicka reformprogrammets effekt varit begränsad med hänsyn till den korta tid som förflutit från det första etappen inleddes – delegationen ändock ansåg sig kunna konstatera att några ogynnsamma effekter av reformprogrammet inte uppstått. Delegationen föreslog på grund härav att andra etappen programenligt skulle påbörjas den 1 juli 1966. Detta blev också statsmakternas beslut (prop. 1965:172, 3LU 1965:35, rskr 1965:456).

Delegationens erfarenheter av andra etappens verkningar sammanfattades i skrivelse den 17 december 1967 till chefen för kommunikationsdepartementet. I denna skrivelse framhölls att delegationen ej heller under andra etappen funnit verkningarna av reformprogrammet vara av beskaffenhet att utgöra hinder mot ett fullföljande därav enligt de ursprungliga planerna, innebärande sålunda att den tredje etappen skulle träda i tillämpning den 1 juli 1968.

Genomförandet av den tredje etappen kom av skilda skäl att uppskjutas. Detta har inneburit bl. a. att vissa regleringar i fråga om den yrkesmässiga lastbilstrafiken kommit att kvarstå. Den nedläggningsverksamhet beträffande trafiksvaga bandelar, som ingick som en integrerande del i SJ-programmet i den nya trafikpolitiken, fortlöpte dock i samma utsträckning och enligt de riktlinjer som gällde de båda första etapperna. Nedläggningsaktiviteten fortsatte i stort sett i samma former ända fram till slutet av år 1971 då återhållsamhet i dylika frågor anbefalldes i anslutning till starten för arbetet med den regionala trafikplaneringen.

Genomförandet av den nya trafikpolitiken förutsatte inom flera områden en omfattande *utredningsverksamhet.*

I anslutning till ett av *bilförarutredningen och körtidsutredningen* framlagt betänkande (SOU 1965:43) Statens trafikverk beslöt riksdagen att inrätta en särskild trafiksäkerhetsmyndighet för vägtrafiken, statens trafiksäkerhetsverk (prop. 1967:55, SU 1967:89, 3LU 1967:31, rskr 1967:204, 209). Verket kom bl. a. att överta de arbetsuppgifter, som tidigare ankommit på statens bilinspektion och på trafikbyrån inom statens vägverk. Samtidigt beslöts att arbetarskyddsverket skulle svara för arbetstidsinspektion inom vägtrafiken. Statens biltrafiknämnd upphörde med utgången av år 1967 då den på nämnden ankommande tillståndsgivningen för linje- och beställningstrafik samt transportförmedling överfördes till länsstyrelserna. Vissa andra av biltrafiknämndens dittillsvarande uppgifter ålades transportnämnden, som inrättades fr. o. m. den 1 januari 1968. Transportnämnden övertog också centrala civila transportkommitténs uppgifter. Denna upphörde med utgången av år 1967.

På förslag av 1964 års *transportforskningsutredning* (SOU 1968:34) Transportforskningens organisation inrättades dels statens väg- och trafikinstitut, dels transportforskningsdelegationen (prop. 1971:79, TU 1971:7, rskr

1971:190). Till det nya institutet överfördes dels den verksamhet som statens väginstitut dittills bedrivit, dels den forsknings- och utredningsverksamhet som statens trafiksäkerhetsråd utfört i egen regi. Institutet svarar för forsknings- och utvecklingsverksamhet avseende vägar, vägtrafik och vägtrafiksäkerhet i den mån sådana uppgifter inte ankommer på annan statlig myndighet. Åt transportforskningsdelegationen uppdrogs att svara för planläggning, samordning och stöd av forskning och utvecklingsarbete rörande transporter, trafik och trafiksäkerhet.

Vägplaneutredningen som tillsattes år 1964 föreslog i sitt betänkande (SOU 1969:56, 57) Vägplan 70, normer för hur de till landets väg- och gatuhållning anvisade anslagsmedlen borde användas för att ge största möjliga samhällsekonomiska avkastning.

Bilskatteutredningen tillsattes år 1965 med uppgift att se över vägtrafikbeskattningen. Utredningen skulle därjämte föreslå en anpassning av beskattningen i riktning mot en slutlig lösning i avvaktan på att *vägkostnadsutredningen* skulle företa en avsevärt mer förutsättningslös analys av kostnads- och avgiftsfrågorna från samhällsekonomisk synpunkt.

Förslag beträffande huvuddragen i den första etappen framlades i bilskatteutredningens betänkande (SOU 1969:45) Fordonsbeskattningen. Förslaget innebar en omfördelning av fordonsskatten mellan fordon av olika storlek inom ramen för ett oförändrat totalt skatteuttag. För lättare lastbilar och släpfordon föreslogs viss skattesänkning, medan tyngre fordon skulle få höjd skatt. Enligt riksdagsbeslut 1970 (prop. 1970:138, BeU 1970:58, rskr 1970:377) skall denna skattereform genomföras etappvis från den 1 januari 1971 t. o .m. den 1 januari 1979.

I sitt betänkande (SOU 1970:36) Kilometerbeskattning redovisade bilskatteutredningen ett principförslag till s. k. kilometerskatt, som skulle ersätta såväl fordonsskatt som brännoljeskatt. I betänkandet (SOU 1972:42) Vägtrafikbeskattningen lade utredningen fram detaljförslag till kilometerbeskattning. Den 1 januari 1974 skedde en partiell övergång till kilometerskatt i och med att brännoljeskatten och den särskilda skatten på motorbränsle ersattes med en kilometerskatt för alla dieselfordon (prop. 1973:94, SU 1973:41, rskr 1973:254). Den 1 juni 1976 infördes kilometerskatt även för släpfordon dragna av kilometerskattepliktiga bilar (prop. 1975:62, SU 1975:26, rskr 1975:186).

Det uppdrag som lämnades till vägkostnadsutredningen år 1965 var av omfattande beskaffenhet och det stod från början klart att utredningsuppdraget borde uppdelas i två etapper. I den första etappen skulle kartläggningen av kostnadsansvarets omfattning ske liksom genomgången av de principer som bör ligga till grund för fördelningen av kostnadsansvaret på olika trafikantkategorier. Resultatet av denna expertutredning skulle sedan bli föremål för vidare behandling av en parlamentariskt sammansatt utredning.

I vägkostnadsutredningens betänkande (SOU 1973:32) Vägtrafiken – kostnader och avgifter redovisas frågeställningar som hör till den första

etappen av utredningsarbetet. I betänkandet behandlas dels olika ekonomiska principer för prissättningen inom vägtrafiksektorn, dels de kostnader som från olika utgångspunkter kan hänföras till vägtrafiken och alltså i ett eller annat hänseende kan anses ingå i vägtrafikens totala kostnadsansvar.

Den fortsatta behandlingen av kostnadsansvaret hänsköts till den trafikpolitiska utredningen som redovisar sina överväganden i (SOU 1978:31) Trafikpolitik – kostnadsansvar och avgifter.

1965 års hamnutredning framlade år 1969 ett förslag till ny organisation inom hamnväsendet (SOU 1969:22) De svenska hamnarna.

I prop. 1971:1 redogjorde departmentschefen för sin syn på utredningens olika förslag. Han förklarade sig härvid inte vara beredd att biträda utredningens förslag om befogenheter att i särskilda fall framtvinga ett samgående av hamnar i kommunalförbundets form. Ytterligare erfarenheter borde sålunda först vinnas av möjligheterna för hamnägarna att själva komma fram till lämpliga arrangemang för samplanering och samordning. Det borde enligt departementschefen vara en uppgift för sjöfartsverket att följa utvecklingen och vid behov stå till förfogande för samråd och konsultation i fråga om den lämpliga hanteringen och bedömningen från mer övergripande regionala synpunkter av aktuella lokaliserings- och utbyggnadsprojekt på hamnområdet. Verket borde också kunna ta initiativ till sådant samråd. Departementschefen hänvisade också till den regionala trafikplaneringen.

Sjöfartsutredningen och *lotsorganisationsutredningen* utarbetade förslag om hur kostnaderna för lots- och fyrväsendet borde uttas från sjöfarten samt om den framtida lotsorganisationen. Dessa förslag (Ds K 1968:8 och Ds K 1968:9) låg till grund för de av riksdagen år 1970 fastställda riktlinjerna för lots- och fyrväsendets organisation och för de statliga sjöfartsavgifterna (prop. 1970:119, SU 1970:143, rskr 1970:347). Vad beträffar lotsningsverksamheten fastlades att servicenivån primärt skulle anpassas till efterfrågan med beaktande av säkerhetskrav och internationella åtaganden. Principiell lotsfrihet infördes.

Syftet med förslaget om ett nytt system för de statliga sjöfartsavgifterna var dels att skapa förutsättningar för kostnadstäckning under ett vart av sjöfartsverkets båda program farleds- och fartygsverksamhet, dels att anpassa avgiftssystemet till en ordning med tidigare lotsavgiftsplikt utbytt mot principiell lotsfrihet. Utredningen hade förordat en långtgående uppdelning av kostnadsansvaret och anpassat sina förslag till taxeuppbyggnad därefter. Propositionen byggde däremot på en fortsatt kostnadsutjämning såväl mellan fartyg av olika storlek som mellan olika hamnar och kustavsnitt. Vid riksdagsbehandlingen underströks, med hänsyn till de lokaliserings- och regionalpolitiska strävandena, starkt angelägenheten av en sådan utjämning.

Kostnaderna för den statliga isbrytarverksamheten lades utanför kostnads-

ansvaret för att även fortsättningsvis bestridas med skattemedel. Enligt departementschefen borde de betraktas som ett driftbidrag till sjöfarten främst på norrlandskusten.

Utredningen rörande luftfartsverkets ekonomi avlämnade år 1966 sitt betänkande (SOU 1966:34) Luftfartsverkets ekonomi och organisation, vilket låg till grund för 1967 års luftfartspolitiska beslut (prop. 1967:57, SU 1967:107, rskr 1967:267). Beslutet innebar att luftfartsverket skulle bibehållas som affärsdrivande verk med full kostnadstäckning som principiellt mål. I likhet med utredningen fann departementschefen att för huvuddelen av de flygplatser som var avsedda för regelbunden trafik inga fördelar skulle uppnås genom att föra över dem till kommunerna eller andra lokala förvaltningsorgan.

Sammanfattningsvis beslöts att luftfartsverkets befattning med den civila luftfartens markorganisation borde vara koncentrerad till två huvuduppgifter, nämligen dels att förvalta och driva flygplatser, som är avsedda för luftfart i regelbunden trafik (primärflygplatser), dels att ombesörja eller svara för erforderlig trafikledning och från flygsäkerhetssynpunkt påkallad övervakning och tillsyn såväl vid primär- och sekundärflygplatser som eljest i det luftrum, som nyttjas för civil luftfart.

I anslutning till nämnda proposition fastställdes normer för samverkan mellan stat och kommun vid investeringar i de av luftfartsverket förvaltade primärflygplatserna. Enligt dessa normer har kommun att svara för markkostnaderna och för 37,5 % av kostnaderna för byggnader och anläggningar.

Departementschefen anslöt sig också till utredningens förslag om att kommunala bidrag till luftfartsverket för drift av primärflygplatser framledes inte skulle utgå. För de statliga flygplatser som tidigare erhållit kommunalt driftbidrag borde prövas att överföra dem helt i kommunal regi.

Riksdagen beslutade år 1970 (prop. 1970:200, SU 1970:225, rskr 1970:440) – i samband med avvecklingen av driftbidraget – att kapital som kommunerna efter den 1 juli 1967 investerat i primärflygplatser i fortsättningen skall amorteras och förräntas av luftfartsverket.

På grundval av utredningen om *företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken* (SOU 1971:34) Lastbil och taxi, beslutade riksdagen (prop. 1972:81, TU 1972:13, rskr 1972:232) att vidta vissa åtgärder för att främja verksamhetsbetingelserna inom den yrkesmässiga vägtrafiken och stödja utvecklingen i fråga om företagsstrukturen inom denna trafikgren. Förutom att särskilda åtgärder antogs mot olaga yrkesmässig trafik infördes som ett led i tillståndsprövningen en utbyggd ekonomisk lämplighetsprövning inom den yrkesmässiga lastbilsnäringen. Härutöver infördes en s. k. överlastavgift, som tas ut av fordonsägare som överträder gällande belastningsbestämmelser.

Det trafikpolitiska utvecklingsarbetet under 1970-talet

Ett i vissa avseenden förändrat trafikpolitiskt synsätt kan sägas ha kommit till uttryck i statsmakternas beslut sedan tiden kring år 1970. Bakom denna förändring, som inte så mycket avsett målen utan mera medlen i det trafikpolitiska arbetet, ligger den allt större betydelsen som lagts vid bl. a. den regional- och miljöpolitiska utvecklingen. Den växande insikten om att olika samhällsområden påverkar varandra har ökat behovet av en mer samordnad planering och utveckling där trafikpolitiken mer kommit att betraktas som ett medel för att uppnå de övergripande samhälleliga målen. Huvudfrågan under 1970-talet har gällt samordning dels mellan de olika trafikgrenarna, dels mellan trafikpolitiken och främst regional- och miljöpolitiken.

Som exempel härpå kan nämnas statsmakternas ställningstagande till sjöfartsutredningens och vägplaneutredningens förslag åren 1970 resp. 1972, liksom den trafikpolitiskt betingade anpassning av SJ:s kostnadsansvar som 1971 års riksdag beslutade om och återhållsamhet sedan år 1971 med nya beslut om nedläggningar av trafiksvaga järnvägslinjer i avvaktan på resultatet av den regionala trafikplaneringen.

Som ytterligare exempel kan anföras de olika *transportstöd* som införts och successivt byggts ut under 1970-talet.

I linje med de regionalpolitiska strävandena när det gäller näringslivet i Norrland och angränsande delar av det allmänna stödområdet infördes år 1971 såsom försöksverksamhet ett transportstöd (prop. 1970:84, SU 1970:105, rskr 1970:271). De positiva erfarenheterna av transportstödet under försöksperioden ledde till att statsmakterna år 1973 beslöt om en utbyggnad och i ett par hänseenden anpassning av stödet (prop. 1973:95, TU 1973:14, rskr 1973:250).

I samband med åtgärden att inlemma Gotland i stödområdet infördes år 1972 för en treårig försöksperiod ett fraktstöd avseende de från Gotland utgående godstransporterna i Rederi AB Gotlands färjetrafik med fastlandet (prop. 1971:154, TU 1971:28, rskr 1971:350). Samtidigt vidtogs en reducering av bolagets personbilstaxa. Efter positiva erfarenheter har även stödet till Gotlandstrafiken senare utvidgats och förbättrats, bl. a. genom utvidgning till persontrafiken både i färje- och flygtrafiken (prop. 1973:95, TU 1973:14, rskr 1973:250; prop. 1974:140, TU 1974:27, rskr 1974:347).

En utvärdering av dessa båda stödformer kommer att föreläggas riksdagen våren 1979.

Samhällets övergripande *trafikplanering* har byggts ut i takt med den vidgade samhällsplaneringen i övrigt.

För att utveckla en mera övergripande trafikplanering tillkallades år 1970 sakkunniga att ingå i en särskild arbetsgrupp – *trafikplaneringsutredningen* – med uppgift att utarbeta anvisningar för en länsvis regional trafikplanering. Syftet med planeringen var att få underlag för bedömningar hur en regions behov av person- och godstransporter lämpligen kan tillgodoses.

Anvisningar till länsstyrelserna lämnades år 1972 (Ds K 1972:1) i fråga om inventeringsskedet och 1973 (Ds K 1972:3) i fråga om planeringsskedet. Som underlag för länsstyrelsernas arbete har trafikplaneringsutredningen publicerat bl. a. en faktasamling (Ds K 1972:4) över transportarbete, transportströmmar och trafikanläggningar. Av länsstyrelserna upprättade förslag till trafikplaner har ingetts till kommunikationsdepartementet i slutet av år 1974.

I samband med utvärderingsarbetet av den regionala trafikplaneringen har i särskilda promemorior som utarbetats inom kommunikationsdepartementet i samarbete med trafikplaneringsutredningen föreslagits en utbyggd planering och samordning vad gäller hamn- och flygplatsinvesteringar (Ds K 1975:9) Planering av de svenska hamnarna resp. (Ds K 1975:10) Planering av de svenska flygplatserna, liksom inrättandet av en central trafikplaneringsmyndighet (Ds K 1976:3) Förslag till organisation av en trafikplaneringsmyndighet, bl. a. med uppgift att samordna den övergripande trafikplaneringen.

Under hösten 1978 påbörjades en ny omgång av regional trafikplanering i huvudsak integrerad med länsplanering 1980.

I anslutning till arbetet med den regionala trafikplaneringen beslöts år 1973 om ett nytt bidragssystem för olönsam lokal busslinjetrafik på landsbygden (prop. 1973:53, TU 1973:13, rskr 1973:203). Detta ersatte det statliga stöd som infördes år 1961. Ett särskilt syfte med reformen var att genom anknytning till kommunernas trafikplanering få en bidragsgivning som främjade en rationell och ändamålsenlig utformning av trafiken. Därefter har beslutats om ett utvidgat stöd till regional linjetrafik. Detta stöd anknöts till den regionala trafikplaneringen (prop. 1975:1, bil. 8, s. 185, TU 1975:10, rskr 1975:79).

Statligt stöd till viss skärgårdstrafik med fartyg utgår enligt riksdagens beslut vid 1975/76 års riksmöte (prop. 1975/76:88, JoU 1975/76:34, rskr 1975/76:956) till kommun som är huvudman för eller lämnar ekonomiskt bidrag till sådan trafik.

För att utreda frågan om *regionala trafikrabatter* av typ periodkort eller dylikt tillkallades år 1974 särskilt sakkunniga. I direktiven till utredningen erinras om de ökade krav, som genom samhälls- och trafikutvecklingen ställs på kollektivtrafiken både på landsbygden och i tätorterna och att reskostnaden är en viktig faktor när det gäller att stimulera till användning av kollektiva trafikmedel.

I sitt betänkande Länskort i kollektivtrafiken (SOU 1976:43) föreslog utredningen bl. a. gemensamt huvudmannaskap för kollektivtrafiken i länen samt andra åtgärder som syftar till att underlätta införande av länsvis gällande periodkort.

Enligt riksdagens beslut (prop. 1977/78:92, TU 1977/78:28, rskr 1977/78:364) skall huvudmannaskapet för den lokala och regionala kollektiva trafiken på landsväg utövas genom interkommunal samverkan mellan landstingskommunen och kommunerna i resp. län. Reformen skall vara

genomförd senast den 1 juli 1983 i Västsverige och senast den 1 juli 1981 i övriga delar av landet.

För att huvudmännen skall kunna fullgöra sina uppgifter på ett tillfredsställande sätt beslöts samtidigt om vissa ändringar i YTF. Huvudmannen skall kunna inneha eget linjetrafiktillstånd och få rätt att anlita entreprenör med tillstånd för beställningstrafik för att utföra trafiken. Vidare skall huvudman omfattas av den kommunala företrädesrätten i fråga om linjetrafiktillstånd.

För att underlätta avtalsuppgörelser mellan huvudman och trafikutövare om ersättning vid entreprenadtrafik beslöts att en särskild kollektivtrafiknämnd skulle inrättas. Nämnden skall vid behov pröva frågor som rör ersättning för trafikutövning.

Samtidigt beslöts om ett nytt bidragssystem till kollektiv persontrafik i sådana län där huvudman etablerats. Jämfört med gällande bidragssystem innebär det nya systemet en betydande ökning av det statliga stödet samt förenklingar på en rad punkter. Viktiga förbättringar är att även tätortstrafiken ingår i bidragssystemet och att lokal och regional järnvägstrafik får stöd. I det nya systemet utgår statsbidrag i form av vägmilsersättning till högst tre dubbelturer måndag–fredag, vilket innebär en utökning med en dubbeltur jämfört med nuvarande system, och till högst två dubbelturer lördag–söndag. Viss flygverksamhet som bedrivs i fjällregionerna (väglöst land) omfattas också av bidragssystemet liksom viss helikoptertrafik i skärgårdsområden. Det nya bidragssystemet gäller fr. o. m. bidragsåret 1978/79.

Även andra utredningar har haft i uppdrag att i olika avseenden förbättra betingelserna för den kollektiva trafiken samt öka tillgängligheten till denna.

Kollektivtrafikutredningen (KOLT) har haft till uppgift att studera möjligheterna att förbättra villkoren för den kollektiva tätortstrafiken och föreslå åtgärder och planeringsformer som är ägnade att främja denna. I sitt betänkande (SOU 1975:47) Kollektivtrafik i tätort förordar utredningen bl. a. olika förbättringar i kollektivtrafiksystemet och ett vidgat statligt stöd till investeringar i kollektivtrafikanläggningar.

Utredningen om *Handikappanpassad kollektivtrafik* (HAKO-utredningen) har haft till uppgift att klarlägga olika handikappgruppers situation på kommunikationsområdet, bedöma i vilka hänseenden anpassningsåtgärder kan vara motiverade samt tidsmässigt prioritera behoven med hänsyn till de resurser som står till resp. myndigheters och trafikföretags förfogande. I sitt betänkande (SOU 1975:68) Handikappanpassad kollektivtrafik, föreslår utredningen ett s. k. ramprogram för anpassningsåtgärder avseende färdmedel, terminaler och närmiljö samt för forskning och utveckling. Vidare föreslås försöksvis införande av riksfärdtjänst och att det samordnande ansvaret för de kollektiva trafikmedlens handikappanpassning skall åvila den av trafikpolitiska utredningen föreslagna trafikplaneringsnämnden.

För att utreda vissa trafikpolitiska frågor tillsattes år 1972 den *trafikpolitiska*

utredningen. I utredningsuppdraget ingick bl. a. att överväga i vilken utsträckning och under vilka förutsättningar en ändrad innebörd bör ges åt kostnadsansvarighetsprincipen.

De sakkunniga har – när det gäller järnvägstrafiken och dess möjligheter att utvecklas i marknads- och servicehänseende – haft att närmare överväga frågan om den lämpliga konstruktionen av SJ:s taxor. De sakkunniga har också haft att ägna uppmärksamhet åt frågan om SJ:s trafiksvaga bandelar och SJ:s separatredovisning av dessa.

I fråga om godstrafiken på landsväg har det ankommit på de sakkunniga att överväga de ytterligare åtgärder som krävs för att främja en rationell och sund utveckling inom berörda delar av transportsektorn.

Den trafikpolitiska utredningen har i sitt första delbetänkande (SOU 1975:66) Trafikpolitik – behov och möjligheter bl. a. lagt fram förslag som berör SJ:s marknads- och taxeförhållanden, SJ:s trafiksvaga bandelar, godstrafiken på landsväg, begränsning av fordonslängden samt inrättandet av en trafikplaneringsnämnd.

I sitt betänkande (SOU 1978:31) Trafikpolitik – kostnadsansvar och avgifter föreslår utredningen att kostnadsansvaret som begrepp slopas för vägtrafiken och att beskattningen prövas fritt med utgångspunkt från alternativa beskattningsmöjligheter m. m. En utgångspunkt för beskattningen skall dock vara de samhällsekonomiska marginalkostnaderna, vilka definierats av utredningen.

För järnvägstrafiken betonas att kravet att täcka de totala kostnaderna utgör ett viktigt incitament att effektivisera och rationalisera verksamheten. Kostnadsansvar i äldre bemärkelse bör dock slopas även för järnvägstrafiken. Kostnadstäckningskravet föreslås i stället utformas så att kostnaderna skall täckas med intäkter som emellertid även kan bestå av olika former av ersättningar från det allmänna för utförda prestationer.

Ett för landtransportsektorn gemensamt kostnadsansvar kan enligt utredningen övervägas även om kostnadsansvaret för de enskilda trafikgrenarna föreslås bli slopat. Utredningen har beräknat att effektivitetsvinsterna vid en överflyttning av medel från vägtrafiken till järnvägstrafiken är större än förlusterna. Genom möjligheterna till riktade åtgärder inom järnvägstrafiken bedömer utredningen det vara motiverat att SJ avlastas en del av de fasta kostnaderna. Den samhällsekonomiskt motiverade omfattningen av denna avlastning kan inte exakt bestämmas på grundval av det material som föreligger utan får grundas på SJ:s redovisningar av samhällsekonomisk nytta och företagsekonomisk belastning för den typ av riktade åtgärder utredningen har skisserat. En utgångspunkt bör dock enligt utredningen vara att SJ avlastas minst 300 milj. kr. i 1976 års penningvärde. Hur denna avlastning skall finansieras anser emellertid utredningen vara en fråga som bör bedömas med utgångspunkt från effektivitetsförluster och fördelningspolitiska konsekvenser av olika finansieringsmöjligheter. Det sagda innebär att utredningen avvisar ett formellt gemensamt kostnadsansvar. Till den däri liggande tanken

om en förstärkt övergripande trafikplanering är emellertid utredningen positiv.

Utredningen har jämfört den nuvarande fordonsbeskattningen med de beräknade marginalkostnaderna. Jämförelsen avser främst de rörliga avgifterna – bensinskatt och kilometerskatt. Utredningen finner att den nuvarande nivån på dessa skatter är väl avvägd utom för dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar samt för bussar där avgiften är för låg. Vidare föreslår utredningen att bensinskatten sätts 20 öre lägre i inre stödområdet och 10 öre lägre i allmänna stödområdet samt att kilometerskatten för de lätta fordonen där anpassas i motsvarande grad.

I sin avslutande bedömning noterar utredningen bl. a. att utredningens förslag rörande SJ får vissa konsekvenser för de enskilda järnvägarna.

På *luftfartens* område gjordes år 1973 en omstrukturering av luftfartstaxan av regionalpolitiska skäl. Den inrikes passageraravgiften sänktes kraftigt samtidigt som den utrikes passageraravgiften höjdes. I samband härmed gjordes en omläggning av inrikestaxorna som innebar att biljettpriserna på de långa avstånden sänktes.

År 1975 beslöt riksdagen om en ny organisation för luftfartsverket (prop. 1975:81, TU 1975:16, rskr 1975:19). Syftet med omorganisationen var bl. a. att mot bakgrund av den allmänna utvecklingen inom luftfarten förbättra förutsättningarna för en effektivisering av luftfartsverkets och luftfartsinspektionens arbete.

För att se över vissa frågor beträffande luftfartens roll i en samordnad trafikpolitik tillkallades år 1978 en särskild kommitté. Huvuduppgiften för utredningen är att, med utgångspunkt i en översiktlig analys av det inrikes flyglinjenätet, föreslå en lämplig flygplatsstruktur som i första hand tillgodoser kraven på tillfredsställande interregionala flygtransporter. Utredningen skall också behandla frågan om fördelningen mellan stat och kommun av finansieringsansvaret för flygplatser.

Inom *sjöfarten* kan nämnas att sjöfartsverket i sin anslagsframställning för budgetåret 1976/77 lade fram förslag till nytt system för de statliga sjöfartsutgifterna. Trafikpolitiska utredningen föreslog i betänkande (Ds K 1977:4) Åtgärder för att främja godstrafiken på Vänern och Mälaren ett borttagande av de speciella kanalavgifter som är förenade med passage i Trollhätte kanal och Södertälje kanal.

Förslagen behandlades i prop. 1977/78:13. I enlighet med förslagen i nämnda proposition beslöt riksdagen (TU 1977/78:8, rskr 1977/78:102) att införa en särskild farledsvaruavgift för gods som transporteras med fartyg till och från Sverige. Samtidigt beslöts att avskaffa inrikes och lokal fyravgift. Vidare beslöts om en reducering av de statliga passageavgifterna i Trollhätte kanal och Södertälje kanal. I beslutet förutsattes att kapitalkostnaderna för kanalerna t. v. inte skulle påverka avgifterna.

Den *sjöfartspolitiska utredningen*, som tillsattes år 1977, har till uppgift att utarbeta förslag till ett sjöfartspolitiskt program baserat på ett klarläggande av

näringens samhällsekonomiska betydelse samt framtida verksamhet och konkurrensförmåga. Direktiven är utformade på ett sådant sätt att utredaren ges möjlighet till en total bedömning av sjöfartens situation.

Kommittén för den långsiktiga vägplaneringen har haft till uppgift att utarbeta förslag till riktlinjer för den framtida vägplaneringen med tyngdpunkten lagd på att förbättra anpassningen av vägplaneringen till den övriga samhällsplaneringen. I sitt betänkande (SOU 1975:85, 86) Vägplanering föreslog kommittén bl. a. ett generellt planeringssystem som medger avvägningar mellan såväl drift och byggande i olika former som mellan insatser i tätorter och på landsbygd.

I prop. 1977/78:10 redovisade regeringen ställningstaganden i fråga om den framtida vägplaneringen m. m. Propositionen behandlades av 1977/78 års riksmöte (TU 1977:10, rskr 1977/78:95). Riksdagen godtog förslagen om förändringar i vägplaneringssystemet innebärande bl. a. att behovsinventeringen ersätts med en perspektivplanering, att länsstyrelserna får bemyndigande att fastställa flerårsplanerna för byggande av länsvägar, att en fast beredningsgrupp för väg- och trafikärenden inrättas på regional nivå och att de fem- resp. tioåriga investeringsplanerna sammanslås till ett tioårigt plandokument. Vidare beslöts om en ny organisation för vägverkets centralförvaltning.

Vad gäller förslagen i propositionen om inriktningen av väginvesteringarna uttalade trafikutskottet att man inte var beredd att ta ställning till investeringsmedlens fördelning på skilda vägkategorier m. m. i avvaktan på att förslag till ett långsiktigt vägpolitiskt program m. m. föreläggs riksdagen.

Lagstiftningen om *yrkesmässig trafik* har nyligen reformerats såvitt avser godstransporter och busstrafik (prop. 1977/78:137, TU 1977/78:27, rskr 1977/78:365), vilket har medfört ändringar i YTF. I fråga om den yrkesmässiga lastbilstrafiken slopades bl. a. behovsprövningen och bestämmelserna om lokalområden liksom kravet att särskilda skäl skall föreligga för att juridisk person skall kunna få tillstånd för att utöva yrkesmässig beställningstrafik med buss eller lastbil. De nya bestämmelserna trädde i kraft den 1 januari 1979.

Under hösten 1978 tillsattes en utredning med uppgift att företa en *översyn av taxinäringen*. Utredningen skall bl. a. behandla taxis roll i den kollektiva trafikapparaten, företagsstrukturen och möjligheterna till val av lämplig företagsform samt en förbättrad service. Andra viktiga frågor som enligt direktiven bör behandlas är befordringspliktens utformning och omfattning, turordningsprincipen samt taxesystemets utformning och handläggning.

Trafiksäkerhetsutredningen har till uppgift att kartlägga olika möjliga trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder samt göra en värdering av olika åtgärders effekter i fråga om minskning av olyckor och skador. Utredningen har också i uppgift att bedöma kostnaderna för olika åtgärder och – efter en kartläggning av åtgärdernas nyttoeffekter och kostnader – eftersträva en utvärdering av åtgärderna genom nyttokostnadskalkyler.

Vidare har utredningen i uppgift att överväga trafiksäkerhetsverkets uppgifter inom ramen för en samlad bedömning av den lämpliga fördelning av arbetet mellan de myndigheter och organisationer som verkar inom trafiksäkerhetsområdet. I anslutning härtill har utredningen fått i uppgift att söka vägar att – med bibehållet ansvar för trafiksäkerhetsverket – öka verkets möjligheter att vidga samarbetet och samordna insatserna i det samlade trafiksäkerhetsarbetet samt att utreda vilka förändringar av verkets organisation som inom ramen för tillgängliga resurser är påkallade.

Utredningen har hittills avgivit två delbetänkanden, nämligen Körkort för motorcykel (Ds K 1975:1) och Långa fordon och fordonskombinationer (Ds K 1977:1). I enlighet med förslag i det först nämnda betänkandet har särskilda kompetenskrav för rätt att föra motorcykel införts från den 1 januari 1976. I det andra betänkandet konstaterar utredningen bl. a. att inga entydiga belägg finns för att en minskning av högsta tillåtna fordonslängd från 24 till 18 meter skulle medföra en trafiksäkerhetsförbättring.

Bilaga 2

Person- och godstransporternas utveckling 1960–1977 samt prognos för år 1990

Persontransporter

Hittillsvarande utveckling

Persontrafiken har under lång tid kännetecknats av en snabb tillväxt. Från ett transportarbete på ca 43 miljarder personkm år 1960 har resandet fördubblats till ca 86 miljarder personkm år 1977, vilket innebär att den genomsnittliga årliga reslängden per invånare ökat från 570 mil till 1 000 mil. Resekonsumtionen utgör därmed en av de snabbast växande sektorerna inom den privata konsumtionen.

Samtidigt med att det skett en mycket snabb utveckling inom persontrafiken uttryckt i kvantitativa termer har parallellt också skett kvalitativa förändringar. Ett generellt drag därvid är den successiva minskningen av restiderna. Detta har åstadkommits dels genom att reshastigheten ökats men också genom en ökad turtäthet och förbättrad tidsanpassning av trafiken. De kvalitativa förändringarna har naturligtvis haft olika inriktning beroende på transportmedlet.

I den kvalitativa utvecklingen ligger också att persontransporterna i hög grad integrerats i de övriga verksamheterna i samhället. Som exempel kan nämnas strävandena att förbättra t. ex. arbetsresorna och skolskjutsverksamheten.

Huvuddelen av trafikökningen under perioden 1960–1977 har tillfallit personbilismen som f. n. svarar för drygt 80 % av det totala persontransportarbetet eller ca 71 miljarder personkm (*tabell 1*). En betydande del av bilresorna eller ca 50 % utgörs av arbetsresor.

Den individuella trafiken expanderade särskilt kraftigt under 1960-talet då den årliga ökningen i procent var nästan dubbelt så stor som för den kollektiva trafiken. Under perioden 1970–1977 har däremot en utjämning skett av tillväxttakten mellan trafikslagen till ca 3,2 % årlig ökning av transportarbetet för personbilismen mot ca 2,7 % för de kollektiva färdmedlen.

Den redovisade utvecklingen inom persontrafiksektorn har framför allt visat på bilens successivt ökade betydelse i trafikförsörjning, vilken bl. a. är en följd av den allmänna välståndsökningen, de ökade resbehoven, utbyggnader och förbättringar av vägnätet i kombination med de kvalitativa egenskaper som bilen erbjuder – rörlighet, valfrihet, bekvämlighet. Personbilen möjliggör i regel direkt färd mellan start- och målpunkt. Den som har tillgång till bil når också ett väsentligt större antal utbudspunkter i fråga om sysselsättning och service.

När det gäller bilinnehavet visar en hushållsundersökning år 1975 att ca 36 % av hushållen saknar bil. Bilinnehavet har ett klart samband med

hushållsinkomsten.

I fråga om hushållens bilanvändning genomfördes under perioden juli 1975–juni 1976 en undersökning av de långväga personbilsresorna i landet, dvs. resor med ett resavstånd om minst 50 km enkel resa. Enligt undersökningen uppgår antalet långväga personbilsresor till ca 105 milj. resor per år. Den genomsnittliga reslängden är ca 118 km per resa. I genomsnitt uppgår antalet passagerare (inkl. förare) per bil till 2,1. Medelbeläggningen ökar med resavståndet. En betydande variation i medelbeläggningen finns också när det gäller typ av resärende.

Antalet fordonskm i den långväga personbilstrafiken motsvarar ca 1/3 av de med personbil beräknade fordonskilometrarna under perioden (ca 37 miljarder fordonskm). Transportarbetet för de långväga personbilsresorna skulle därmed uppgå till ca 27 miljarder personkm.

Även om en betydande del av tillväxten i det totala persontransportarbetet hittills har fallit på personbilarna har också den kollektiva trafiken ökat markant.

Busstrafikens andel av det kollektiva transportarbetet har sedan år 1960 ökat kraftigt. Persontransportarbetet med buss uppgick år 1977 till drygt 7 miljarder personkm, vilket innebär att busstrafiken svarar för närmare hälften av det kollektiva transportarbetet. Den helt övervägande delen av busstrafiken är kortväga och företas i stads- och förortstrafik samt i skolskjuts- och lokal landsbygdstrafik. De mest expansiva inslagen i busstrafiken har under senare år varit den långväga linje- och beställningstrafiken.

Persontrafiken på järnvägen har under senare år karaktäriserats av en expansiv utveckling. Efter en lång period med vikande resandeunderlag förbyttes trenden år 1967 till en uppgång av det totala antalet resor. Denna ökning kan fram till år 1973 främst hänföras till kortväga pendelresor i Storstockholmsområdet.

Mellan åren 1973 och 1977 har emellertid antalet resor ökat inom alla avståndsintervall och den relativt största ökningen har noterats på avstånd över 200 km. Denna utveckling torde sammanhänga med bl. a. de höjda energipriserna samt SJ:s olika marknadsföringsåtgärder, bl. a. förbättringar av tågförbindelserna mellan större tätorter och nya rabattformer.

Totalt uppgick transportarbetet på järnväg år 1977 till ca 5,6 miljarder personkm, varav enskilda järnvägar svarade för ca 0,2 miljarder personkm. Järnvägen svarar för närmare 40 % av det kollektiva transportarbetet.

Vad gäller den spårbundna tätortstrafiken svarar tunnelbanetrafiken i Stockholm numera för den helt dominerande delen av det totala transportarbetet, som år 1977 beräknas ha uppgått till 1,2 miljarder personkm.

Flygtrafiken har utvecklats mycket snabbt sedan 1960 med en årlig ökningstakt av transportarbetet om ca 10 %. År 1977 uppgick transportarbetet i inrikes luftfart till drygt 900 milj. personkm, varav linjefarten svarade för ca 850 milj. personkm. En allt större del av den långväga kollektiva

trafiken har härigenom kommit att utgöras av flygresor. Denna utveckling bör ses mot bakgrund av bl. a. den kraftiga utbyggnad som under perioden skett av flygplatssystemet och linjenätet samt införande av snabbare och bekvämare flygmateriel. Flygets andel av det totala kollektiva transportarbetet är dock fortfarande relativt blygsam. År 1960 utgjorde denna siffra ca 2 % och 1977 ca 6 %.

Den framtida utvecklingen av persontransportarbetet

Samhällsutvecklingen har lett till att tiden i många situationer blivit den resurs som det råder störst brist på. Många skäl talar också för att detta i framtiden kommer att bli än mer accentuerat. Inom persontrafiken kan detta förhållande bl. a. förklara personbilens ökade roll vid arbets- och inköpsresor, trots att hushållens kostnader som regel är högre än för resor med kollektiva trafikmedel.

Efter hand har ökade krav ställts på den kollektiva trafiken. Det gäller främst i tätorterna, där den geografiska spridningen av bostäder, arbetsplatser och serviceställen skapat ett förflyttningsmönster med ökning av både resornas antal och deras genomsnittslängd. För befolkningen på landsbygden har utvecklingen inneburit att den i ökad utsträckning är hänvisad att söka arbete och olika slags service i närliggande kommun- och regioncentra. Samtidigt som utvecklingen inneburit ökade resbehov har den expanderande privatbilismen lett till att trafikunderlaget för den kollektiva trafiken minskat, vilket ställt ökade krav på samhället för upprätthållande av en tillfredsställande kollektiv trafikservice på landsbygden.

Allmänt kan därför konstateras att det för att klara behoven av kollektiva persontransporter i allt högre grad kommer att krävas en kombination av insatser med olika trafikmedel, där flyget har en särskild uppgift i fråga om längre sträckor, järnvägstrafiken i fråga om längre och vissa medellånga sträckor och busstrafiken i fråga om medellånga sträckor och närtransporter. I de angivna transportmönstren är det sålunda i hög grad fråga om ett samspel mellan de olika transportmedlen, där dessa skall kunna göra sig gällande efter sina förutsättningar.

När det gäller mer långväga persontrafik har järnvägen och flyget avgjorda fördelar framför personbilen. Järnvägens utvecklingsmöjligheter ligger i att kunna erbjuda resenärerna ökad komfort och kortare restider bl. a. genom höjda reshastigheter. Flyget har betytt mycket då det gäller att tillgodose mera långväga resbehov och kommer sannolikt att i framtiden få än större betydelse bl. a. genom ett mera utbyggt linjenät. Under senare år har den långväga busstrafiken expanderat. Den har därvid i betydande utsträckning kommit att ta hand om tidigare ej tillgodosedda resbehov.

När det gäller persontransportarbetets framtida utveckling har i nedan angivna prognoser gjorts en uppskattning av det framtida transportarbetet för varje färdmedel med utgångspunkt från vissa allmänna antaganden, tillgäng-

liga delprognoser samt med beaktande av konkurrensförhållandet mellan de olika trafikmedlen. Några bedömningar av vilka effekter på transportarbetet som förslagen i denna proposition kan komma att få har dock inte gjorts.

Tillgängliga prognoser om den framtida utvecklingen av persontransportarbetet visar på en ökningstakt fram till år 1990 på 1–1,5 % per år, vilket är en väsentligt lägre ökningstakt än hittills.

Det bör dock framhållas att tillgängliga data tyder på att en – jämfört med 1960-talets förhållanden – viss dämpning i persontransportarbetets ökningstakt inträffat redan 1970–1976. Den bedömning för den fortsatta utvecklingen under 1970-talet och 1980-talet som här redovisas innebär således att denna tendens kommer att ytterligare förstärkas. De kollektiva trafikmedlen förutses hålla sin tidigare utvecklingstakt relativt väl uppe. Den tidigare trendmässiga minskningen i kollektivtrafikens andel av det totala persontransportarbetet bedöms som en följd härav komma att förbytas i en ökande andel.

Det framtida transportarbetet med *personbil* har beräknats utifrån antaganden om bilbeståndets utveckling och dess genomsnittliga utnyttjande med avseende på årlig körlängd och beläggning.

Det totala antalet personbilar i landet har sedan år 1960 ökat från 1,3 milj. till närmare 3 milj. år 1977. År 1977 minskade antalet fordon i trafik med ca 24 000. Orsaken härtill är bl. a. en minskad bilförsäljning och ett kraftigt ökat antal avställda fordon.

Det är i dagens läge förenat med betydande svårigheter att göra prognoser över personbilsantalets utveckling. En ren trendextrapolering av den hittillsvarande utvecklingen av biltätheten ger ett personbilsantal om ca 3,7 milj. år 1990. Rimligheten i en sådan utveckling är givetvis beroende av om en fortsättning av hittillsvarande förhållanden vad gäller inkomst- och befolkningsutveckling, sysselsättnings- och bilkostnadsutveckling även kan förväntas under prognosperioden.

Det finns dock skäl som talar för en långsammare utveckling av personbilsantalet. Bl. a. pekar tillgängliga prognoser över befolkningsutvecklingen på en begränsad tillväxt under perioden fram till 1990. Vidare visar data över hushållens bilinnehav att utrymmet för en fortsatt ökning av personbilsantalet är begränsat. Det finns därför skäl som talar för att personbilsantalet börjar närma sig en mättnadsnivå. Antalet personbilar år 1990 har mot denna bakgrund bedömts uppgå till 3,5 –3,7 milj.

Körsträckan för en personbil, som är starkt avhängig de transportuppgifter för vilka bilen används, har under 1960-talet och början av 1970-talet varit i stort sett konstant eller drygt 1 400 mil. Under senare år har dock funnits tendenser till en minskning av den årliga medelkörsträckan. Denna minskning torde fortsätta under perioden fram till år 1990, bl. a. som en följd av en förbättrad kollektivtrafik m. m.

Personbilarnas transportarbete skulle enligt de angivna förutsättningarna

komma att uppgå till 81,5 miljarder personkm.

Busstrafiken ökade mycket snabbt under perioden 1960–1977. Den mest expansiva delen av denna trafik har under senare år varit den långväga linje- och beställningstrafiken. Som framgår av *tabell 1* förutses busstrafikens snabba tillväxt fortsätta även under perioden 1977–1990, bl. a. beroende på olika insatser i syfte att stödja den kollektiva trafiken. Expansionen bedöms bli mest markerad vad gäller tätortstrafiken, där bussarnas kapacitet torde komma att höjas genom olika åtgärder såsom separering av busstrafiken från annan trafik och införande av express- och snabbusstrafik.

Persontrafiken på järnväg har under senare år karaktäriserats av en expansiv utveckling. Efter en lång period med vikande resandeutveckling har antalet järnvägsresor fr. o. m. år 1968 ökat.

Under 1970-talet har sålunda antalet resor ökat i alla avståndsgrupper, mest på avstånden över 200 km. För den långväga persontrafiken med järnväg bedöms den positiva trenden under senare år fortsätta.

Reseförändringen på avstånd under 100 km är däremot svårbedömbar. I första hand beror det på att kapacitetsproblemen i stockholmsområdet inte är lösta, men även på andra håll är situationen oklar. Trafiken på dessa avstånd bedöms bli oförändrad eller svagt vikande.

För perioden 1977–1980 bedöms järnvägens persontransportarbete öka med drygt 2 % per år. Järnvägens andel av det totala persontransportarbetet förutsätts komma att öka något.

De delar av marknaden som järnvägen i första hand bör kunna hävda sig på är trafikstarka relationer på avstånd upp till omkring 700 km, trafikstarka relationer även på längre avstånd med betoning på sov- och liggvagnar samt i annan trafik enligt särskilda avtal. Förutsättningarna för att järnvägen skall kunna behålla och öka sin andel av den nämnda trafiken är att järnvägen kan erbjuda snabba resor med god komfort, acceptabel turfrekvens, god service, punktlighet och konkurrenskraftiga priser.

Tabell 1 Persontransportarbetet under perioden 1960–1977 samt prognos för år 1990, miljarder personkm

Trafikmedel	1960	1970	1977	1990
Personbil	33,2	56,3	70,9	81,5
Buss	3,3	6,1	7,4	10,0
Spårväg och tunnelbana	0,9	1,1	1,2	1,5
Järnväg	5,2	4,7	5,6	7,5
Sjöfart	0,1	0,1	0,1	0,1
Luftfart	0,2	0,6	0,9	1,5
Summa	42,9	68,9	86,1	102,1
därav kollektiv trafik	9,7	12,6	15,2	20,6

Åren 1960–1977 ökade persontransportarbetet med *flyg* med i genomsnitt 10,5 % per år. Den snabba ökningen sammanhänger bl. a. med en kraftig utbyggnad av flygplatssystemet under samma period. Förhållandet att flertalet större orter på de avstånd, där flygets konkurrenskraft i första hand ligger, redan nu har reguljära flygförbindelser, innebär att utvecklingen fram till 1990 främst blir beroende av den allmänna trafikökningen på befintliga linjer. En dämpning i trafikökningen för flyget ter sig därför sannolik. Åren 1977–1990 bedöms flygtrafiken komma att öka med ca 6,5 % per år.

Godstransporter

Hittillsvarande utveckling

Utvecklingen inom godstransportsektorn kännetecknas av expansion under hela efterkrigstiden. Under perioden 1960–1970 ökade det inrikes transportarbetet med i genomsnitt drygt 7 % per år, vilket innebär ungefär en fördubbling under perioden – från omkring 23 till drygt 47 miljarder tonkm (tabell 2). Utvecklingen under 1970-talet kännetecknas hittills av en betydligt lugnare utveckling med en ökning av transportarbetet till som mest 52 miljarder tonkm år 1974. Den vikande transportefterfrågan under senare år har medfört att transportarbetet år 1977 minskat till samma nivå som år 1970. Ökningstakten för hela perioden 1960–1977 stannar därmed vid drygt 4 % per år.

Den hittillsvarande ökningen av godstransportarbetet har i särskilt hög grad gällt lastbilstransporterna som under perioden 1960–1977 ökade med i genomsnitt drygt 7 % per år. Lastbilstransporternas andel av det totala transportarbetet har härigenom ökat från 29 % år 1960 till 44 % år 1970 och 46 % år 1977. År 1977 utfördes ett transportarbete på sammanlagt ca 22 miljarder tonkm. Lastbilarnas ökade konkurrenskraft har flera orsaker, varav den successivt förbättrade väg- och brostandarden samt den allt högre

standarden på lastbilar och släpvagnar haft en avgörande betydelse. Till den ökade konkurrensförmågan har också bidragit en medveten satsning på flexibla, snabba och säkra transporter.

Under senare år har utvecklingen med en alltmer utspridd produktion och en koncentration av lagercentraler, depåer och terminaler fått till följd en snabb ökning av de mer långväga lastbilstransporterna. Under perioden 1970–1977 ökade de långväga (över 30 mil) transporternas andel av transportarbetet från 26 till 35 %. En fortsatt ökning av fjärrtransportandelen torde vara att förvänta.

Även transporterna med järnväg har ökat i omfattning under senare år – från ca 11 miljarder tonkm år 1960 till ca 15 miljarder tonkm år 1977. Under högkonjunkturåren 1973–1974 uppnåddes ca 18 resp. närmare 20 miljarder tonkm. Järnvägens konkurrenskraft har legat och ligger fortfarande i transporter av stora kvantiteter och på stora avstånd. Utlandsgodset är ett område inom vilket järnvägen utvecklats positivt.

Inrikessjöfarten uppvisar under perioden 1960–1975 en liknande utveckling som transporterna med lastbil, dvs. en kraftig expansion under 1960-talet och en därefter mer dämpad utveckling. År 1975 uppgick transportarbetet till 7,3 miljarder tonkm, vilket var obetydligt mer än år 1970. För åren 1976 och 1977 kan dock noteras ett betydligt högre transportarbete – ca 9 miljarder tonkm – vilket sammanhänger med ökade transporter av petroleumprodukter från OK:s nya raffinaderi i Lysekil. Huvuddelen av de inrikes fartygstransporterna – ca 2/3 – består numera av oljeprodukter. I övrigt ingår till betydande del i inrikessjöfarten transporter av mineraliska råvaror och byggnadsmaterial.

Älv- och havsflottningen har minskat successivt i omfattning under senare år och svarar f. n. för endast ca 3 % av det totala transportarbetet. Orsaken är främst de omfattande flottledsnedläggningar som förekommit och som medfört ökade lastbils- och järnvägstransporter av rundvirke.

Tabell 2 Det inrikes godstransportarbetet 1960–1990, miljarder tonkm

Transportmedel	1960	1970	1977	1990
Lastbil	6,8	21,0	21,9	35
Järnväg	10,9	17,3	14,8	26
Fartyg	2,2	6,9	9,3	12
Flottning	3,5	2,2	1,4	1
Summa	23,4	47,4	47,4	74

Den framtida utvecklingen av godstransportarbetet

Enligt nuvarande bedömningar kommer det *totala* inrikes godstransportarbetet att fortsätta öka till 74 miljarder tonkm omkring år 1990. Vad gäller fördelningen på transportmedel förväntas inga större förskjutningar av

marknadsandelarna under perioden.

I jämförelse med den relativt kraftiga expansionen av *lastbilstransporterna* som ägt rum under perioden 1960–1974 förutses en lägre ökningstakt under resten av 1970-talet och under 1980-talet. Transportarbetet beräknas uppgå till 35 miljarder tonkm omkring år 1990.

Med utgångspunkt i nu tillgängliga prognoser om bl. a. produktionsutvecklingen inom landet, utrikeshandelns utveckling beräknas transportarbetet på *järnväg* öka till 26 miljarder tonkm omkring år 1990. Liksom tidigare varit fallet antas en stor del av ökningen komma att avse utlandsgods.

Sjöfartens andel av det totala utrikes transportarbetet – som under perioden 1960–1977 ökat från ca 9 % till ca 20 % – beräknas komma att öka något under den närmaste 10–15-årsperioden. Omkring år 1990 torde inrikessjöfartens transportarbete komma att uppgå till ca 12 miljarder tonkm.

Flottningen förväntas under de närmaste åren fortsätta att minska i omfattning.

Bilaga 3

SOU 1975:66 Trafikpolitik – behov och möjligheter, sammanfattning av betänkandet och remissyttrandena

Sammanfattning av betänkandet

Enligt direktiven för den trafikpolitiska utredningen är det av största vikt, att betingelser skapas för en samhällsekonomiskt riktig utveckling och fördelning av transportarbetet. Med denna utgångspunkt tas i direktiven till behandling upp olika frågor, som ägnats uppmärksamhet i de senaste årens trafikpolitiska debatt. Det gäller konkurrensens möjligheter och begränsningar inom transportsektorn, behovet av en vidgad samhällelig syn på sektorn och av samplanering och samordning av denna med andra samhällssektorer.

Inom ramen för det samlade trafikpolitiska utvecklingsarbetet har *i direktiven den trafikpolitiska utredningens arbete inriktats på dels den väsentliga frågan om kostnadsansvarets utformning och tillämpning och den därmed sammanhängande frågan om vägtrafikens kostnadsansvar, dels frågor sammanhängande med järnvägens och den yrkesmässiga lastbilstrafikens verksamhetsbetingelser.* För järnvägens del gäller det frågan om SJ:s marknads- och taxeförhållanden liksom frågan om det trafiksvaga nätet, dess avgränsning och separatredovisning samt handläggningsordningen vid nedläggningsprövning av trafiksvaga bandelar. I fråga om den yrkesmässiga lastbilstrafiken avser uppdraget att allmänt överväga åtgärder som kan främja en rationell och sund utveckling inom branschen.

Utredningen erinrar om vad i direktiven sägs om uppdragets omfattning och om angelägenheten att tidsprioritera dess olika delar. I anslutning härtill konstaterar utredningen, att arbetet med kostnadsansvarsproblematiken av naturliga skäl är arbets- och tidskrävande. Med hänsyn härtill har utredningen i det nu framlagda delbetänkandet *i en första etapp* velat redovisa *resultatet av sina* hittillsvarande *överväganden beträffande i första hand järnvägs- och lastbilstrafiken.* De i sammanhanget framförda förslagen och synpunkterna bygger därvid på förutsättningen av oförändrade kostnadsansvarsförhållanden.

Utredningens avsikt är att sedan *i den andra etappen genomföra utredningsarbetet avseende kostnadsansvarets utformning och tillämpning.* I samband därmed kommer också att ytterligare övervägas i första hand SJ:s marknads- och taxeförhållanden med hänsyn till de förutsättningar som utformningen av kostnadsansvaret kan skapa.

I den andra etappen avser utredningen också – till fullföljande av de tilläggsdirektiv som meddelats utredningen – att behandla sjöfartens speciella problem.

Allmänt

Inledningsvis lämnar utredningen en allmän översikt av utvecklingen, vari belyses samhällsutveckling och transportsystem, de växande sambanden mellan regionalpolitik och trafikpolitik samt det trafikpolitiska utvecklingsarbetet.

I ett avsnitt om trafikpolitiken i den fortsatta samhällsutvecklingen fastslår utredningen den samhällsekonomiska målsättningen för det fortsatta trafikpolitiska utvecklingsarbetet och anger de grundläggande drag som rimligen bör kännetecknа ett samhällsekonomiskt synsätt på transportsektorn. I detta ligger enligt utredningens mening

att transportsystemet genom en ändamålsenlig och fortlöpande samhällets trafikplanering är funktionellt samordnat med annan samhällsplanering så att transportsektorn kan utvecklas i samspel med andra samhällssektorer och i överensstämmelse med de av statsmakterna antagna regional- och näringspolitiska riktlinjerna etc;

att en tillfredsställande transportförsörjning i landets olika delar tillhandahålls genom trafiklösningar som ger den samhällsekonomiskt lägsta kostnaden;

att sådana anläggningar och trafikresurser onödigtvis inte skapas inom två eller flera trafikgrenar, vilka tar sikte på i huvudsak ett och samma trafikunderlag och genom vilka överkapacitet och dåligt resursutnyttjande uppkommer; kravet kan i denna del sägas avse en samhällsekonomiskt riktig fördelning av transportarbetet på olika trafikmedel och en rimlig balans i fråga om utbyggnaden av den totala kapaciteten inom trafikgrenarna med hänsyn till föreliggande transportbehov;

att transporttjänsterna tillhandahålls i former som tillgodoser samhällets krav i fråga om trafiksäkerhet, arbetarskydd och en god miljö;

att transporttjänsterna – inom ramen för ett samhällsekonomiskt synsätt på transportsektorn – tillhandahålls i företagsmässigt effektiva och rationella former och med tillvaratagande av de möjligheter, i tekniskt och andra hänseenden, som utvecklingen erbjuder;

att transporttjänsterna tillhandahålls i former som innebär ökad hushållning med energi och medverkar till att av statsmakterna uppställda energisparmål kan uppnås.

I anslutning härtill anges också vad som – mera sett ur transportköparnas, allmänhetens och näringslivets synpunkt – kan krävas för att transportsektorn skall anses fungera på ett tillfredsställande sätt. Detta är

att trafikutbudet – i form av trafikanläggningar och transporttjänster – bör vara väl avvägt med hänsyn till transportbehoven; standardfaktorer att ta

hänsyn till i sammanhanget är tillgänglighet till olika trafikmedel, tidsåtgång för genomförande av transporter, regularitet, transportpriser osv;

att kollektiva trafikmedel bör stå till förfogande i en utsträckning och form som innebär en godtagbar service även i områden, där trafikunderlaget är otillräckligt för att medge en ekonomiskt självbärande trafikservice;

att trafikutbudet successivt bör kunna anpassas med hänsyn till ändrade transportbehov varvid inriktning på kollektiva trafikmedel eftersträvas;

att förutsättningar i tillräcklig utsträckning bör skapas – genom terminal-, system-, taxe- och prisarrangemang etc. – för en samverkan mellan olika trafikmedel och mellan olika transportändamål.

Vidare framhåller utredningen att samhällets övergripande trafikplanering – vilken förutsätts ske i nära samverkan med trafikverk, trafikföretag och näringsliv – måste i framtiden särskilt och mer kontinuerligt bevaka den samhällsekonomiska målsättningen i transportsektorns utveckling och dess samspel med andra samhällssektorer. Detta gäller i princip oberoende av vilka trafikpolitiska instrument man i övrigt sätter in för att nå de av statsmakterna uppställda målen.

Slutligen ges vissa kommentarer i anslutning till direktiven.

Järnvägstrafiken: SJ:s marknads- och taxeförhållanden

Vid övervägandena av SJ :s möjligheter att hävda sig marknadsmässigt på *godstrafikområdet* har utredningen bl. a. sökt bilda sig en uppfattning om marknadens krav och inverkande faktorer vid valet av transportmedel. I sammanhanget har bl. a. utförts en enkät hos större transportköpande företag inom olika branscher. Enkäten har givit belägg för uppfattningen att valet av transportmedel till inte oväsentlig del bestäms av andra faktorer än priset för den externa transporten. Detta sammanhänger med att företagen ser denna som del i en total produktions-, lagrings- och distributionskedja, där syftet är att nå lösningar som kan minimera de samlade kostnaderna. Med ett sådant synsätt spelar även andra faktorer än frakten en betydelsefull roll, såsom transporttid, regularitet, skadefrekvens etc.

Utredningen har sökt bedöma vilka möjligheter SJ har att möta marknaden i de krav denna ställer i olika hänseenden. I sammanhanget behandlas tågdrift och terminalverksamhet med vad denna innefattar av omlastnings- och rangerarbete samt industrispårväxling. SJ:s möjligheter till dörr–dörrtransporter genom industrispåranslutning och kombinerade järnvägs- och lastbilstransporter diskuteras. Särskild uppmärksamhet ägnas frågan om SJ:s marknadsmöjligheter med hänsyn till en vidgad användning av enhetslastteknik och systemtransporter. Det konstateras att transportteknikens utveck-

ling mot lastbärare av olika slag rimligen bör förbättra järnvägens möjligheter i förhållande till lastbilstrafiken, eftersom de problem som sammanhänger med omlastning av gods därmed reduceras.

Med hänvisning till denna utveckling understryker utredningen *vikten av att man hos SJ skapar bättre förutsättningar för kombinerade transporter i samverkan mellan SJ och lastbilsföretagen* och då bl. a. genom att med lämplig taxeutformning ge andra transportföretag bättre tillgång till SJ:s kapacitet. För att stimulera marknaden att såvitt möjligt utnyttja järnvägen för de delar av transportuppdragen som med fördel kan utföras av SJ har utredningen som ett väsentligt delförslag förordat *införandet av en av regeringen fastställd särskild tariff för standardlaster i linjetrafik (linjetariff).* Med standardlaster avses i sammanhanget påhängsvagnar, växelflak, container och liknande. Tariffen kan ha formen av kostnadsrelaterade, relationsbestämda avgifter och bör kunna bygga på mera balanserade transportflöden genom att avse *laster fram och åter* mellan lämpliga SJ-terminaler. Avgifterna, som avses innefatta hantering av lasterna på terminalerna, bör vara avvägda så att de utöver särkostnader lämnar bidrag till täckande av SJ:s fasta kostnader. En successiv utbyggnad avses ske av terminalpunkterna i ett sådant tariffsystem. I betänkandet anges exempel på de teminalrelationer som i en första etapp bör komma i fråga.

På godstransportområdet framhåller utredningen vidare vikten av att genom *ökad avstånds- och viktsdegressivitet* (med ökande avstånd resp. vikt fallande taxa per km resp. kg) stimulera långväga och tyngre transporter att söka sig till järnväg. Utredningen anför vidare skäl för en *avveckling av värdetarifferingen.* Även i fortsättningen förutsätts SJ ha betydande frihet att sluta fraktavtal m. m.

Även i fråga om *persontrafiken* har utredningen – med det material som stått till förfogande – översiktligt bedömt SJ:s marknadsförutsättningar samt framlagt vissa idéförslag beträffande lämpliga taxeåtgärder.

Utredningen har i sammanhanget framlagt förslag om införandet av en *ny persontaxa för SJ avseende resor av regional och interregional karaktär.* En sådan avses anknyta till den av statsmakterna beslutade regionalpolitiska ortsklassificeringen. I enlighet härmed blir i princip kommuncentra systemets taxepunkter. Förslaget, som innebär betydande administrativa fördelar, bygger också på att genomgående taxeberäkning skall ske mellan kommuncentra oberoende av om de betjänas av järnvägs- eller busstrafik. I ett första skede avses en sådan genomgående beräkning genomförd i fråga om det stora flertal kommuncentra som betjänas av tågtrafik och statlig busstrafik. I sammanhanget förutsätts på sikt en inbördes anpassning av järnvägs- och busstaxorna.

Utredningen föreslår också en *viss förändring av taxans degressivitet på medellånga och långa avstånd.* Vidare förordas *ett nytt rabattkort,* som berättigar till ett visst antal resor till nedsatt pris och som närmast tar sikte på

det långväga resandet. Kombinationen av taxe- och rabattåtgärder bör enligt utredningen kunna ge en väsentlig reducering av priset för långa resor.

Järnvägstrafiken: SJ:s trafiksvaga bandelar

En första uppgift har varit att *avgränsa affärsbanenätet i förhållande till de ersättningsberättigade bandelarna.* Utredningen har härvidlag i princip haft utgångspunkten att från affärsbanenätet skall avskiljas bandelar, för vilka intäkterna ej täcker särkostnaderna. Graden av särkostnadstäckning har omsatts i trafikintensitetstal, som i sin tur använts för att genomföra den praktiska avgränsningen. Det har emellertid för utredningen framstått som angeläget att avgränsningen sker på ett sådant sätt att man – i förekommande fall med inslag av olönsamma bansträckningar – får ett funktionellt sammanhängande affärsbanenät, på vilket kan bedrivas en rationell järnvägsdrift.

I fråga om *ersättningen till SJ för driften av de trafiksvaga bandelarna* konstateras det primära syftet vara att möjliggöra en järnvägstaxenivå, som enbart grundar sig på förhållandena på affärsbanenätet. Bedömningen av storleken av driftersättningen bör enligt utredningen även i fortsättningen baseras på en av SJ vart tredje år utförd s. k. separatredovisning, som – efter ett i särskild ordning verkställt granskningsförfarande – kan läggas till grund för regeringens och riksdagens prövning av anslagsbehovet. Kalkylsituationen i samband med separatredovisningen karakteriseras som en ekonomisk jämförelse mellan två olika järnvägsnät, nämligen dels hela det nuvarande nätet, dels ett tänkt nät omfattande enbart affärsbanenätet. I sammanhanget beräknas det årliga intäkts- och kostnadsbortfallet som en följd av att det olönsamma nätet lagts ned och sedan en total anpassning med hänsyn härtill kunnat ske av kostnaderna.

Utredningen har ingående granskat de olika kostnadsposterna och sökt bedöma hur de påverkas vid nedläggning av enstaka bandelar eller grupper av sådana. Den har gått igenom metoden vid bedömning av intäkterna och sättet för beräkning av det s. k. matarvärdet, dvs. värdet för affärsbanenätet av den trafik som faller bort vid nedläggning av en bandel. Den har vidare övervägt framräkningen av driftersättningen med hänsyn till ändrade taxe-, löne- och kostnadsnivåer, till trafikutbud och trafikefterfrågan och till effekten av rationaliseringar. Den av utredningen verkställda genomgången har resulterat i olika förslag till ändringar i beräkningsmetodiken och har i övrigt föranlett en rad synpunkter att beaktas vid den fortsatta tillämpningen av redovisnings- och granskningsförfarandet.

Utredningen har enligt sina direktiv också haft att överväga en *handläggningsordning, som innefattar en realistisk prövning av det trafiksvaga nätet med hänsyn till de alternativa samhällsekonomiskt fördelaktigare transportmöjligheter som kan stå till buds.*

I sammanhanget hänvisar utredningen till den regionala trafikplanering

som genomförts under de senaste åren och som i november–december 1974 resulterat i av länsstyrelserna framlagda förslag till regionala trafikplaner. På persontrafikens område innefattar dessa planer förslag till regionala kollektiva stomlinjenät med redovisning i förekommande fall av samhällsekonomiska analyser som belyser avvägningen mellan landsvägs- och järnvägstrafik. Enligt vad utredningen inhämtat pågår inom kommunikationsdepartementet – i samarbete med trafikplaneringsutredningen – en utvärdering av dessa planer med sikte på en redovisning för riksdagen.

Trafikpolitiska utredningen hänvisar till *dels* de brister som kännetecknar den hittillsvarande handläggningsordningen vid nedläggningsprövning, *dels* det väsentligt förbättrade beslutsunderlag som tillhandahålls genom en regelbundet återkommande regional trafikplanering samt *dels* de riktlinjer som riksdagen vid den angivna redovisningen kan väntas ge i fråga om bibehållande resp. nedläggningsprövning av trafiksvaga bandelar.

Utredningen förutsätter härvidlag i fortsättningen en ordning som innebär att regeringen – inom ramen för de riktlinjer riksdagen meddelat – tar initiativ till nedläggningsprövning av de enskilda bandelarna. I sammanhanget föreslås regeringen biträdas av en särskild trafikplaneringsnämnd, vars inrättande aktualiserats även vid behandlingen av andra delar av trafikpolitiska utredningens uppdrag. En sådan nämnd förutsätts bl. a. få anvisnings- och utredningsuppgifter i samband med den fortsatta regionala trafikplaneringen. Detta gör den väl ägnad att – på uppdrag av regeringen i de särskilda fallen – bereda frågor om eventuell nedläggning av olönsam järnvägstrafik. Den har i anslutning härtill att i olika hänseenden komplettera det material som framkommit genom den regionala trafikplaneringen och att – efter samråd med berörda länsstyrelser och kommuner, SJ och andra trafikföretag, vägverket m. fl. – utarbeta förslag till alternativ trafikuppläggning. Vid beredningen av frågor rörande ersättningstrafikens ordnande anser utredningen det vara till fördel att trafikplaneringsnämnden även får överta de uppgifter avseende ersättning till olönsam trafik, som f. n. åvilar bussbidragsnämnden. Den av trafikplaneringsnämnden verkställda utredningen redovisas till regeringen, som efter prövning av frågan har att besluta i denna.

Utredningen konstaterar, att de effekter som i normalfallet bör bedömas vid en analys av en överflyttning av järnvägstrafik till landsväg bl. a. är kostnaderna för erforderliga investeringar vid olika alternativ samt de kostnader för drift och underhåll av banor, vägar, terminaler, rullande järnvägsmateriel och landsvägsfordon som är förknippade med resp. transportalternativ. I analysen bör vidare rimlig hänsyn tas till bl. a. skillnader i fråga om tidsåtgång för resenärer och gods, bekvämlighet, trafiksäkerhet och miljö mellan järnvägs- resp. landsvägsalternativen. Även skillnader beträffande sysselsättnings- och regionalpolitiska effekter bör beaktas.

Den föreslagna nämnden bör enligt utredningen även handha den granskning av SJ:s separatredovisning som tidigare ankommit på av regeringen särkilt förordnade granskningsmän.

Godstrafiken på landsväg

Utredningen erinrar inledningsvis om de åtgärder – bl. a. en utbyggnad av den ekonomiska lämplighetsprövningen och en skärpning av företagaransvaret i fråga om arbetstids- och belastningsbestämmelserna – som genomförts i enlighet med prop. 1972:81. Syftet med dessa åtgärder liksom de ytterligare åtgärder utredningen övervägt till fullföljande av sitt uppdrag är att stödja utvecklingen mot en effektivare och rationellare branschstruktur inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken för att därmed befrämja trafikpolitiskt sunda verksamhetsbetingelser.

I fråga om *företagsstrukturen inom åkeribranschen* konstaterar utredningen att större företagsenheter erbjuder ökade möjligheter till rationalisering och att väsentliga krav som måste ställas vad avser trafiksäkerhet, arbetarskydd, anställningstrygghet etc. bättre kan tillgodoses inom det större företagets ram. Därvid ansluter sig utredningen till den redan i 1972 års proposition uttalade åsikten, att aktiebolaget är en från många synpunkter lämplig företagsform. Det understryks emellertid att enbart företagets storlek inte är avgörande vid bedömningen av den lämpliga branschstrukturen. Hänsyn måste tas till bl. a. transportuppgifternas art. Vidare erinras om den samverkan som sker inom ramen för lastbilscentralernas och transportförmedlingsföretagens verksamhet och som verkar i rationaliserande riktning.

I enlighet med det nyss anförda finner utredningen, att den nuvarande bestämmelsen i yrkestrafikförordningen (YTF), som medger att åkerirörelse får drivas av juridisk person endast om särskilda skäl föreligger, utgör en hämmande faktor när det gäller branschstrukturens utveckling. Förslag framläggs därför att *kravet på särskilda skäl för trafiktillstånd till juridisk person slopas*.

Utredningen konstaterar, att de brister som kunnat påvisas inom branschen inte endast är en fråga om formerna för åkeriverksamhetens utövande utan i hög grad också en fråga om vem som utövar verksamheten. Med hänsyn härtill ställs krav på *en effektiv och ändamålsenlig lämplighetsprövning*. En utgångspunkt för utredningens övervägande härvidlag har varit betydelsen av att för trafiksäkerheten och arbetarskyddet väsentliga bestämmelser följs och att genom tillståndsprövningen såvitt möjligt förhindras att mindre nogräknade trafikutövare – ofta utan ekonomiska förutsättningar för åkeriverksamheten – skall kunna uppnå ekonomiska fördelar genom att åsidosätta dessa bestämmelser.

När det gäller den ekonomiska lämplighetsprövningen konstateras att den i de former den bedrivits de senaste åren haft gynnsamma effekter. De brister som konstaterats föreligga anses kunna avhjälpas genom vissa åtgärder inom ramen för den nuvarande prövningsordningen. Mera preciserade regler förordas för när prövning skall ske vid kapacitetsutvidgning. Denna prövning begränsas till fall då fråga är om en mera betydande utvidgning av rörelsen.

Vidare föreslås en stickprovsvis genomförd efterkontroll av rörelseidkarnas ekonomiska förhållanden viss tid efter det att trafiktillstånd meddelats.

I fråga om trafikutövarnas personliga förhållanden uttalar utredningen att utövandet av trafiken i lagliga och rationella former ställer avsevärda anspråk på kunnande av både praktisk och teoretisk art hos trafikutövaren. Utredningen finner det härvidlag vara möjligt att ställa krav som anknyter till den yrkesförarutbildning som meddelas inom bl. a. gymnasieskolan och arbetsmarknadsutbildningen. Formellt föreslås utbildningskravet utformat så att det för rätt till trafiktillstånd i princip krävs körkort lägst klass ABCxE.

När det gäller vandelsprövningen enligt YTF förordas en mera markerad inriktning än hittills på förseelser som är av betydelse från säkerhetssynpunkt. I enlighet härmed föreslås att vid prövningen särskilt skall beaktas om sökanden gjort sig skyldig till upprepade eller allvarligare överträdelser av bl. a. bestämmelserna om förares arbets- och vilotid, fordons och vägars belastning eller fordons hastighet.

Den personliga lämpligheten med avseende på erfarenhet, yrkeskunnande och vandel kräver särskilda regler när det är fråga om trafiktillstånd för juridisk person. Utredningen föreslår att prövningen skall inriktas på – enligt huvudregeln – verkställande direktören eller den styrelseledamot som i vissa mindre företag har en motsvarande funktion. I större företag där verkställande direktören har begränsade möjligheter att utöva kontroll över hur transportverksamheten bedrivs, kan prövningen avse den person som utsetts att ha det närmaste ansvaret för denna.

I fråga om tillståndsgivningen i övrigt konstaterar utredningen att *den nuvarande behovsprövningen* visat sig inte längre tjäna något praktiskt syfte och därför bör *avvecklas. Detsamma föreslås också i fråga om anknytningen av trafiken till lokalområden och stationsort.*

Transportförmedlingsföretagens betydelse när det gäller den långväga godstrafiken på väg redovisas, och utredningen kommer fram till att de kan lämna viktiga bidrag när det gäller att styra utvecklingen mot en säkrare och mera rationell trafik. I sammanhanget nämns upprättandet av kör- och tidplaner, utbyggnaden av avbytarsystem och användning av billotsar, utvecklingen av nya transportsystem med moderna transport- och lasthanteringsmetoder etc. En närmare anknytning mellan trafikutövningen och förmedlingsföretagen föreslås ske genom att dessa företag ges ett medansvar för hur den i företagens regi bedrivna trafiken sköts med hänsyn till YTF och bestämmelserna i vägtrafiklagstiftningen om arbets- och vilotid, belastning, hastighet etc.

Liksom när det gäller yrkesmässig trafik anser sig utredningen kunna konstatera, att behovsprövningen saknar praktisk betydelse för transportförmedlingsverksamheten. Såväl behovsprövningen som linjeanknytningen föreslås slopad.

Laglydnads- och övervakningsfrågor ägnas särskild uppmärksamhet av utredningen. De goda effekterna av systemet med överlastavgifter redovisas,

och vissa åtgärder föreslås för att ytterligare effektivisera kontrollen. *I lastindikatorfrågan föreslås vissa initiativ från statens sida, som kan skapa förutsättningar för lagstiftning om obligatorisk användning av lastindikatorutrustning på tyngre fordon.*

Utredningen har granskat statistiken rörande resultaten av kontrollbesiktningar och funnit att anmärkningsfrekvensen i olika hänseenden är mycket högre för lastbilar än för personbilar. Utredningen föreslår att gränsen för *inträdande av kontrollbesiktningsplikt för nya lastbilar skall sänkas från två år till ett år.*

Slutligen föreslås att *ett centralt ADB-baserat yrkestrafikregister* skall *inrättas.*

Begränsning av fordonslängd

I anslutning till övervägandena av SJ:s taxor och marknadsföring och av frågan om eventuellt nya former för tillståndsgivningen inom landsvägstransportsektorn har utredningen – i avvaktan på genomförandet av andra etappen i utredningsarbetet – också ansett sig böra förorda en annan åtgärd, som är ägnad att i fråga om berörda godsslag bidraga till ett ur samhälleliga synpunkter önskvärt ökat utnyttjande av järnvägen. Det gäller en sänkning av högsta tillåtna längd för fordon och fordonståg från 24 till 18 meter.

Åtgärden bör enligt utredningen ses i samband med det tidigare nämnda förslaget att – med sikte på en ökad attraktivitet för järnvägen – införa en av regeringen fastställd maximitaxa för transport av olika slags enhetslaster – bl. a. växelflak och container – påhängsvagnar etc. Med hjälp av dessa lastbärare transporteras ett brett register av olika godsslag, bl. a. styckegods, olika slag av verkstads-, livsmedels- och skogsindustriprodukter, petroleum- och kemiska produkter etc. De ifrågavarande åtgärderna på taxesidan och i fråga om fordonslängden kan enligt utredningen förutsättas i olika hänseenden komplettera varandra och ge en förstärkt effekt. När det gäller förkortningen av fordonslängden kan den sålunda i viss utsträckning sägas verka utjämnande i fråga om konkurrensförutsättningarna, varjämte den får särskild betydelse beträffande en del av de transporter som är intressanta med hänsyn till de tänkta taxe- och marknadsföringsåtgärderna från SJ:s sida.

Det konstateras att en minskning av maximilängden från 24 till 18 meter medför att högsta tillåtna bruttovikt reduceras till ca 45 ton.

Utredningen föreslår en femårig övergångstid i fråga om fordon som tagits i bruk före den nya bestämmelsens ikraftträdande. Utredningen förordar att från fordonsbegränsningen – av regionalpolitiska skäl – undantas lastbilstransporter av rundvirke liksom lastbilstransporter överhuvud inom stödområdet. Det förutsätts att möjlighet finns till dispens för långt och odelbart gods. I vad mån möjligheter till dispens skall finnas i andra speciella fall får närmare övervägas i samband med genomförandet av fordonsbegränsningen.

Utredningen – som i frågan haft kontakt med trafiksäkerhetsutredningen – hänvisar i betänkandet till de fördelar som längdbegränsningen innebär med hänsyn till trafiksäkerheten. Åtgärden konstateras också innebära en anpassning i harmoniserande riktning med hänsyn till utomlands gällande längd- och bruttoviktsbestämmelser.

Inrättandet av en trafikplaneringsnämnd

Enligt det föregående har utredningen funnit behov föreligga av ett särskilt fristående organ – förslagsvis benämnt trafikplaneringsnämnden. Denna förutsätts i första hand ha anvisnings- och utredningsuppgifter i anslutning till den fortsatta regionala trafikplaneringen. Den avses vidare såsom nämnts ha en beredande funktion vid prövning av frågor om nedläggning av olönsam järnvägstrafik och i samband därmed också av frågor rörande ersättningstrafikens ordnande. Den förutsätts likaså handlägga frågor rörande ekonomisk ersättning till olönsam trafik.

Utredningen har också i samband med behandlingen av tillståndsfrågor inom den yrkesmässiga landsvägstrafiken påpekat den brist som ligger däri att det – vid sidan av författningarna – f. n. saknas anvisningar om hur bestämmelserna om tillståndsprövning, varning, återkallelse etc. skall tillämpas. Avsaknaden av sådana anvisningar leder till att bedömningen av likartade frågor ofta inte sker enhetligt. Denna brist kan enligt utredningen avhjälpas – utan att det inkräktar på länsstyrelsernas myndighetsansvar – genom medverkan av ett centralt organ, lämpligen då den angivna trafikplaneringsnämnden. Denna skall ha möjlighet att följa upp länsstyrelsernas ifrågavarande verksamhet, vid behov utfärda anvisningar, utforma och tillhandahålla utrednings- och ansökningsblanketter i samband med tillståndsgivningen, ge vägledning i fråga om lämpliga bevakningsrutiner etc.

Utredningen konstaterar i detta sammanhang, att det uppenbarligen också finns behov av ett övergripande prövningsförfarande i frågor om trafik som omfattar två eller flera län. Frågor om busstrafik ingår visserligen inte i utredningsuppdraget, men det finns enligt utredningen anledning att erinra om bl. a. de problem som möter länsstyrelserna vid tillståndsprövning som avser interregional busstrafik, vid taxeprövning etc.

Utredningen framhåller sammanfattningsvis att nämnden med de angivna uppgifterna får karaktären av ett berednings-, planerings- och samordningsorgan, varjämte vissa uppgifter av myndighetskaraktär föreslås ankomma på nämnden.

Med hänsyn till verksamhetens art bör nämndens ledamöter företräda olika slag av sakkunskap inom samhällsplanering och på trafikområdet. Till nämndens förfogande bör stå ett kansli under ledning av en kanslichef. De närmare övervägandena i organisationsfrågan får enligt utredning ske i särskild ordning.

Remissyttrandena

Yttranden över betänkandet har avgetts av riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, överbefälhavaren, postverket, statens järnvägar (SJ), statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, sjöfartsverket, luftfartsverket, transportnämnden, bussbidragsnämnden, statskontoret, riksrevisionsverket (RRV), skogsstyrelsen, näringsfrihetsombudsmannen (NO), statens pris- och kartellnämnd (SPK), arbetsmarknadsstyrelsen, länsstyrelserna i Uppsala, Östergötlands, Jönköpings, Malmöhus, Göteborgs, Örebro, Kopparbergs, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län, trafiksäkerhetsutredningen, AB Svenska Godscentraler (ASG), AB Godstrafik & Bilspedition, Axel Johnson Institutet för Industriforskning, Centralorganisationen SACO/SR, Dagligvaruleverantörers förbund, Kungl. Automobil Klubben (KAK), Landsorganisationen i Sverige (LO), Landstingsförbundet, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Motormännens Riksförbund (M), Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Näringslivets trafikdelegation, Näringslivskommittén i Hallands län, Skellefteå kommun, Skogsindustriernas Samarbetsutskott, Statsanställdas förbund (SF), AB Svensk Bilprovning, Svenska busstrafikförbundet, Svenska järnvägsföreningen, Svenska kommunförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen (SLTF), Svenska Mejeriernas Riksförening, Svenska Petroleuminstitutet, Svenska Privatvagnföreningen, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska vägföreningen, Svenska åkeriförbundet, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening, Sveriges Mekanförbund, Sveriges Speditörsförbund, Sveriges Trähusfabrikers Riksförbund, Tjänstemännens Centralorganisation (TCO), Transporttekniska Föreningen och Åkeriföretagens Centralförbund.

Järnvägstrafiken: SJ:s marknads- och taxeförhållanden

Flera remissinstanser delar utredningens uppfattning att järnvägarna också i framtiden måste spela en grundläggande roll i trafiksystemet och betonar det angelägna i att järnvägen ges goda förutsättningar, i form av resurstilldelning, marknadsinsatser och taxeåtgärder, att hävda och utveckla sin ställning på den del av transportmarknaden för vilken den är särskilt lämpad. Bland de remissinstanser som ger uttryck för en sådan grundsyn kan nämnas *länsstyrelserna i Uppsala, Örebro, Göteborg och Bohus* och *Västerbottens län* samt *LO* och *SF*.

I fråga om SJ:s möjligheter att utveckla sin ställning på marknaden bekräftar några remissinstanser, utifrån egna erfarenheter av trafikplanering eller transportförsäljning, att valet av transportmedel till väsentlig del styrs också av andra faktorer än priset för den externa transporten. *Vägverket* säger sig ha gjort liknande iakttagelser i sina överläggningar med näringslivet om olika transportlösningar. Även *länsstyr-*

relserna i Uppsala och Örebro län redovisar sådana erfarenheter från sitt kontaktutbyte med företag och näringslivsorganisationer i resp. län i samband med arbetet med den regionala trafikplaneringen. En likartad syn framhålls likaså av *RRV*, *Näringslivets trafikdelegation* och *Bilspedition*.

När det gäller godstrafiken har utredningens olika förslag till andra marknadsinsatser än direkta taxeåtgärder, bemötts positivt av flertalet remissinstanser. Betydelsen av att SJ ges resurser för att effektivisera tåg- och terminaldriften och för att möta en ökad efterfrågan betonas särskilt av *länsstyrelserna* och av de tre fackliga organisationerna *LO*, *SF* och *SACO/SR*.

Likaså betonas betydelsen av att SJ kan offerera dörr-dörrtransporter, antingen genom kombinerade transporter eller genom användningen av industrispår. Så anser t. ex. *länsstyrelsen i Örebro län* att en ökad satsning på enhetslastteknik och systemtransporter liksom industrispår är en viktig förutsättning för att järnvägen skall kunna tillgodose olika transportkrav. Länsstyrelsen framhåller därvid att för en del företag kan särskilt industrispår innebära ökat intresse för godstransporter på järnväg. SJ bör då, menar länsstyrelsen, svara för alla kostnader i samband med anläggandet. En likartad syn på finansieringen av industrispår framförs även av *länsstyrelsen i Uppsala län*. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* har i sitt trafikplaneringsarbete noterat betydelsen av att SJ effektiviserar och utökar sina kombinerade transporter och sin containerservice för att kunna konkurrera om dörr-dörrtransporter.

SACO/SR menar att SJ i vidare mån än f. n. måste satsa på att erbjuda sina kunder tjänster utöver den rena transporten, t. ex. lagringsutrymmen, uppställningsplatser och bokföring.

Två remissinstanser, *Näringslivets trafikdelegation* och *Svenska Privatvagnföreningen*, tar upp frågan om anskaffning av specialvagnar för transport av enhetslaster och betonar betydelsen av att den s. k. vagnhållningsersättningen görs mer förmånlig i syfte att stimulera kunder att svara för anskaffningen av specialvagnar.

Flertalet remissinstanser ställer sig positiva till utredningens principförslag att andra transportföretag skall ges i stort sett samma möjligheter som SJ att utnyttja järnvägen för transport av påhängsvagnar och växelflak i långväga relationer. *RRV* menar t. ex. att förslaget ligger väl i linje med marknadens krav vid val av transportlösning. En positiv inställning till tanken framkommer även i de yttranden som avgivits av *statskontoret*, *länsstyrelserna*, *LRF* och de fackliga organisationerna *LO*, *SF*, *SACO/SR* och *TCO*. LO, SF och SACO/SR betonar i detta sammanhang möjligheterna för SJ som koncernföretag att hävda sig i detta sammanhang. Även *Näringslivets trafikdelegation*, *Åkeriförbundet* och *Speditörsförbundet* är positiva till att bättre förutsättningar skapas för en samverkan mellan olika transportmedel och betonar att en sådan samverkan bör kunna uppnås utan att man inför restriktioner för någon

transportgren.

Vägverket menar att även ett långt drivet samarbete mellan lastbilsföretag och SJ kommer att få en marginell effekt på lastbilstrafiken på vägarna.

När det gäller den föreslagna linjetariffen för sådana kombinerade transporter ställer sig däremot några instanser mer tveksamma eller rent avvisande. Den skisserade tariffutformningen tillstyrks av *RRV, statskontoret, SPK* och *länsstyrelserna i Uppsala, Östergötlands, Jönköpings, Malmöhus, Örebro, Kopparbergs, Västernorrlands samt Norrbottens län. Länsstyrelsen i Malmöhus län* menar t. ex. att en särskild tariff för standardlaster i linjetrafik bör stimulera transportköparna att utnyttja SJ i samband med kombinerade transporter. *SF* finner förslaget intressant och menar att en sådan taxa, rätt utformad, skulle kunna bidra verkningsfullt till att föra över landsvägstrafik till järnvägen. *LO* finner också förslaget intressant, men befarar att den föreslagna taxekonstruktionen kan innebära att lastbilsföretagen gynnas tvärtemot utredningens intentioner. Även *SACO/SR*, som inte tar ställning till förslaget, uttalar sådana farhågor. De tre organisationerna betonar även vikten av att SJ får resurser för nödvändig kapacitetsutbyggnad.

Näringslivets trafikdelegation anser att den skisserade linjetariffen kan bidra till att få ytterligare gods till järnvägen, men menar att här finns svårigheter och problem – särskilt för SJ – som måste uppmärksammas. Delegationen tar dock inte ställning till förslaget.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anser att det är vanskligt att bedöma tariffens effekt på landsvägstransporternas utveckling. *SJ, länsstyrelsen i Västerbottens län, ASG, Bilspedition, Åkeriförbundet* och *Sveriges Speditörsförbund* samt *Svenska Järnvägsföreningen* ifrågasätter värdet av en linjetariff som fastställs av regeringen och förordar i stället att samarbetet mellan företagen grundas på avtal enligt affärsmässiga bedömningar inom ramen för resp. företags kostnadsansvar.

SJ och *Svenska Järnvägsföreningen* uttalar även farhågor för att en sådan tariff skulle komma att innebära att järnvägarnas befintliga vagnslastgods utsätts för konkurrens från lastbilsföretagen med åtföljande lönsamhetsförsämring.

SJ menar vidare att den föreslagna linjetariffen skulle innebära fördelar för lastbilsföretagen på SJ:s bekostnad genom att dessa skulle kunna tillgodogöra sig vinster också på SJ:s prestationer. SJ satsar på kombinerade transporter i egen regi där förutsättningar finns och söker i övrigt samverkan med transportförmedlingsföretag och åkerier. Härvid finns redan i dag möjligheten att erbjuda fraktavgifter för transport fram och åter mellan SJ:s terminaler i form av fraktavtal.

SJ anser likväl att tanken på en lägre taxa för transportuppdrag som innefattar returlast bör övervägas närmare. En sådan allmän returtariff bör i princip ges formen av en generell nedsättning för vagnslasttransporter för en och samma transportköpare och transportrelation (längre än 250 km) vid

lastning fram och åter i samma vagn och med prompt återlastning.

Utredningens förslag om ökad vikt- och avståndsdegressivitet i SJ:s godstaxa samt slopandet av värdetarifferingen har mött olika meningar.

Statskontoret, SPK samt *länsstyrelserna i Uppsala, Östergötlands, Jönköpings, Malmöhus och Norrbottens län* tillstyrker förslagen. *Statskontoret* menar t. ex. att en kostnadsanpassad avtrappning av godstaxan vid större kvantiteter eller längre avstånd kan leda till ett mer effektivt utnyttjande av SJ:s transporttjänster och att avskaffandet av värdetarifferingen är ett naturligt led i kostnadsanpassningen av SJ:s taxor.

Till en avveckling av värdetarifferingen ställer sig även *RRV, SACO/SR* och *Svenska Järnvägsföreningen* positiva. *RRV* anser att en sådan åtgärd ligger väl i linje med marknadens krav vid val av transportlösning. *Svenska Järnvägsföreningen* menar att värdetarifferingen förlorat sin ursprungliga betydelse och kan avvecklas under en övergångstid.

SJ menar att ett omedelbart slopande av värdetarifferingen skulle leda till intäkts- och trafikbortfall, vilket hittills föranlett SJ att gå fram i små steg. Värdetarifferingen saknar enligt SJ inte heller helt kostnadsmotivering.

Till förslaget om ökad vikts- och avståndsdegressivitet ställer sig däremot nyssnämnda fyra remissinstanser tveksamma eller rent avvisande. *RRV* ifrågasätter betydelsen av en ökad avstånds- och viktsdegressivitet eftersom priset för transporten har visat sig få en allt mindre betydelse vid val av transportlösning. Inte heller *SACO/SR* är positiv till en ökad degressivitet, som man menar skulle få liten effekt eftersom de flesta transporter går med fraktavtal. Vidare hävdar förbundet att det inte finns ekonomiskt utrymme för ökad degressivitet i dag och att möjligheterna är större att anpassa sig till marknaden genom selektiva åtgärder.

Svenska Järnvägsföreningen och *SJ* menar att avståndsdegressiviteten i nuvarande godstaxa redan är för stor och att nettoeffekten av taxesänkning för längre järnvägstransporter bedöms bli negativ för järnvägarna trots viss volymökning. Om det finns samhällsekonomiska motiv för en sänkning bör detta ske genom andra åtgärder, t. ex. en ökning av transportstödet för dessa järnvägstransporter.

SJ menar vidare att taxorna redan anpassats till de förändringar i kostnadsbilden som skett genom att kostnaderna för terminalbehandling ökat mer än sträckkostnaderna.

SJ menar vidare att det med hänsyn till utvecklingen av SJ:s kostnader i och för sig finns skäl för en ytterligare ökning av viktsdegressiviteten i nuvarande tariffer. SJ anser sig emellertid i nuvarande läge inte böra förorda någon sådan ändring.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län framhåller att avståndsdegressivitetens betydelse från regionalpolitisk synpunkt inte har belysts tillräckligt av utredningen. Länsstyrelsen menar vidare liksom *länsstyrelsen i Västerbottens län* att marginalkostnadsprincipen för taxesättning bör utvärderas.

Transportarbetareförbundet anser att utredningens förslag att genom förändringar i SJ:s taxepolitik överföra gods från landsväg till järnväg är klart otillräckliga för att förbättra SJ:s konkurrenskraft.

I fråga om persontrafiken, har utredningens förslag till en ny form av rabattkort och synpunkter i övrigt på SJ:s rabatter mött delade meningar bland remissinstanserna. Några instanser har dessutom framlagt andra rabattförslag.

SPK liksom *länsstyrelserna i Uppsala, Östergötlands, Jönköpings, Malmöhus och Västernorrlands län* tillstyrker det föreslagna rabattkortet.

LO menar däremot att något ytterligare rabattkort, utöver nuvarande i 2 klass inte behövs. Om en subvention av persontrafiken anses önskvärd i syfte att föra över vägtrafik till järnväg, bör den lämpligen ta formen av en prisnedsättning för detta rabattkort. Denna inställning kan sägas delas av *RRV*, som framlägger en rad andra rabattförslag. Även *SACO/SR* ställer sig tvekande till förslaget.

SJ, länsstyrelsen i Örebro län och *Svenska Järnvägsföreningen* menar att det föreslagna rabattkortet inte torde alstra tillräcklig nytrafik för att bli företagsekonomiskt motiverat. Som ett alternativ förklarar sig *SJ* berett att pröva ett nytt rabattkort för 2 klass resor, som skulle gälla måndag–torsdag och lördag till 100 kr. lägre pris än det nuvarande rabattkort för 2 klass resor.

Några remissinstanser har tagit fasta på utredningens synpunkt att utvecklingsarbetet i fråga om rabattkort bör inriktas på familjens situation med beaktande av SJ:s möjligheter till ett bättre utnyttjande av kapaciteten. Så förordar t. ex. *RRV, länsstyrelsen i Västernorrlands län* och *SACO/SR* förbättringar i nuvarande familjerabatt, bl. a. i syfte att öka jämförbarheten mellan tåg- och bilresa. *SPK* anser att ett återinförande av semesterbiljetten skulle kunna stimulera barnfamiljer att oftare välja tåget för sina rekreationsresor. Vidare föreslår *SPK* att priset på 1 klassbiljetterna höjs så att utrymme skapas t. ex. för att utöka barnbiljettens omfattning. *RRV* kan sägas föra ett i sak liknande resonemang. Beträffande konflikten mellan SJ:s kapacitetsknapphet under veckosluten och angelägenheten i att då förbättra särskilt familjerabatten, bedömer *SACO/SR* att ett anskaffande av vagnar speciellt för veckosluts- och helgtrafiken skulle vara företagsekonomiskt motiverat för SJ.

SJ finner det självfallet önskvärt att öka trafiken och intäkterna under veckans mellandagar. Eftersom familjebilen främst används under de tider då SJ har högt kapacitetsutnyttjande, menar dock SJ att den inte kan konkurreras ut genom taxesänkningar utan skadeverkningar på SJ:s ekonomi.

Det idéförslag till ny huvudtaxa gemensam för SJ:s tåg- och busstrafik mellan kommuncentra, som utredningen framlagt, har mött övervägande positiva reaktioner. Flera instanser betonar jämlikhetsaspekten i tanken på en gemensam tåg- och busstaxa. Detaljutform-

ningen och det praktiska genomförandet av en ny huvudtaxa bör dock, enligt flera instanser, samordnas med periodkortsutredningens förslag.

Så gott som *samtliga hörda länsstyrelser* tillstyrker förslaget. *Länsstyrelsen i Örebro län* ser t. ex. förslaget som ett stort steg mot att grundläggande regionalpolitiska mål blir accepterade. En likartad syn redovisar även *länsstyrelsen i Uppsala län*. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* framhåller särskilt det angelägna i en gemensam taxa. *Länsstyrelsen i Kopparbergs län* ställer sig positiv till förslaget och ser det som ett jämlikhetskrav att en taxa kommer till stånd som är tillämplig på all kollektiv trafik mellan taxepunkterna. Länsstyrelsen framhåller vidare att även kommundelscentra bör utgöra taxepunkter i den nya taxan. *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* tillstyrker förslaget men förutsätter att till ytan stora kommuner inte kommer att missgynnas av att endast kommuncentra blir taxepunkter. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* instämmer i förslaget, men menar att det bör utökas och även möjliggöra samordning mellan den lokala matartrafiken med buss och den regionala tågtrafiken.

Länsstyrelsen i Västerbottens län saknar i utredningen mera genomgripande taxeförslag men anser att förslaget är en i och för sig värdefull retuschering av nu rådande förhållanden.

Flertalet länsstyrelser menar vidare att utredningens taxeförslag bör samordnas med periodkortsutredningens förslag. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* går därvid ett steg längre och menar att frågan om förslag till ny persontaxa helt bör hänskjutas till periodkortsutredningen.

RRV finner det uppenbart att ett enda taxesystem bör gälla för all interregional linjetrafik. Man betonar vidare vikten av en administrativ enkelhet i taxan och tillstyrker därför en begränsning av antalet taxepunkter i enlighet med utredningens förslag.

SPK anser det vara angeläget av rättviseskäl att SJ får en gemensam taxa för sin järnvägs- och busstrafik. SPK tillstyrker därför förslaget. Det förefaller naturligt, säger SPK vidare, att börja med SJ:s tåg och bussar, men målsättningen bör vara att på sikt låta taxeberäkningen även omfatta icke-statlig kollektivtrafik.

Bussbidragsnämnden anser det riktigt och logiskt att välja kommuncentra som taxepunkter i en rikstäckande taxa för regionala och interregionala resor. Med hänsyn till att endast ett fåtal kommuncentra f. n. trafikeras av annan trafikutövare än SJ, menar nämnden att samtliga kommuncentra av rättviseskäl bör inlemmas i systemet redan från början. Detaljutformningen bör ske mot bakgrund av periodkortsutredningens resultat. Nämnden understryker vidare önskvärdheten att en utjämning av nivåer och konstruktioner av de av olika bussföretag lokalt tillämpade taxorna kan ske.

Även *postverket* finner det angeläget att olikheterna i busstrafikens taxor utjämnas, detta bl. a. för att skapa bättre förutsättningar för ett utvidgat samtrafiksystem.

Busstrafikförbundet menar likaså att betydande samordningsfördelar kan

vinnas genom en harmonisering av busslinjetaxorna. Förbundet har inget att invända mot att SJ uppdras att närmare penetrera förutsättningarna för en gemensam taxa för all regional och interregional kollektiv trafik i landet, men uttalar en viss tveksamhet till möjligheterna att på ett praktiskt och ekonomiskt sätt genomföra det skisserade taxesystemet fullt ut. Ett alternativ skulle kunna vara att en för all busstrafik gemensam normaltaxa genomförs, som skulle tillämpas inom de olika busstrafikföretagen. Samtidigt skulle utvecklas ett system för biljettsamtrafik inom ramen för den offentliga trafikplaneringen. Utredningens förslag och synpunkter beträffande persontaxorna bör emellertid, enligt förbundet, tillsammans med periodkortsutredningens ställningstagande kunna utgöra utgångspunkt för en ny samlad syn på kollektivtrafikens taxor.

SACO/SR anser att utredningens förslag sammanvägt med periodkortsutredningens förslag kan innebära ett betydligt förenklat taxesystem. Förbundet tillstyrker därför att det föreslagna systemet för knutpunktstaxa och lokaltaxa blir föremål för detaljbearbetning och därefter genomförs.

SF understryker det angelägna i att en gemensam taxa införs för all regional och interregional trafik. Arbetet med en lösning av denna taxefråga bör starta så snart förslagen från periodkortsutredningen presenterats. En liknande syn anförs även av *LO*.

Varken *statskontoret, kommunförbundet* eller *Landstingsförbundet* tar i sitt remissvar direkt ställning till persontaxans utformning, detta i avvaktan på periodkortsutredningens ställningstagande. Landstingsförbundet har dock inget emot att utredningens synpunkter bildar utgångspunkt i fortsatta övervägningen om en ny SJ-taxa.

Svenska Järnvägsföreningen befarar att den föreslagna huvudtaxan kombinerad med en särskild lokaltaxa kan bli administrativt betungande i förhållande till nuvarande situation. Utredningens idéförslag bör överarbetas först sedan periodkortsutredningens förslag behandlats.

SJ menar beträffande förslaget till gemensam taxa för tåg och buss att det inte bara är företagsekonomiskt utan också samhällsekonomiskt motiverat att skillnader i tekniskt och ekonomiskt hänseende mellan olika trafikmedel kommer till uttryck i de olika trafikmedlens taxestrukturer och taxenivåer. Att uppge kravet på kostnadstäckning i busstrafik och betrakta busstrafiken som en del av järnvägstrafiken kan, menar SJ, inte förenas med strävandena att upprätthålla och utveckla rationell busstrafik och järnvägstrafik med utgångspunkt från respektive trafikmedels förutsättningar och möjligheter. SJ gör vidare den bedömningen att förslaget i praktiken skulle bli ett nytt statligt bussbidrag finansierat över SJ:s järnvägstrafik. Vidare menar SJ att alternativ biljettgiltighet mellan trafikmedel eller transportföretag skulle innebära mindre intäkter samt merkostnader för bl. a. administration, eftersom biljettsystemet då skulle bli komplicerat.

Beträffande förslaget till ny huvudtaxa med de taxepunkter som utredningen anger, framhåller SJ att detta torde innebära för järnvägsresor över

taxepunkterna till taxepunkter i den kompletterande lokaltaxan, att avgifterna för en järnvägsresa till skillnad från nuvarande järnvägstaxa skulle snittberäknas.

Enligt utredningen är det av väsentlig vikt att frågan om persontaxans avståndsdegressivitet prövas i syfte att göra medellånga och långa järnvägsresor mer attraktiva och föreslår därvid en sänkning av taxenivån på avstånd från ca 150 km. Detta förslag tillstyrks av *SPK* samt *länsstyrelserna i Örebro, Uppsala, Östergötlands, Jönköpings och Malmöhus län.*

Några instanser, däribland *länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus samt Norrbottens län* anser att frågan bör övervägas i anslutning till periodkortsutredningens förslag.

SACO/SR ställer sig skeptisk till en ytterligare ökning av persontaxans avståndsdegressivitet med hänsyn till att det samtidigt skulle innebära en höjning av taxan på korta avstånd, vilket påverkar järnvägens konkurrensförmåga gentemot privatbilismen.

SJ menar att en degressiv persontaxa inte längre är lika företagsekonomiskt motiverad som tidigare. Man uppger sig redan tidigare ha bedömt det rimligt att minska degressiviteten i nuvarande taxa, vilket skulle förbättra SJ:s resultat med 15 milj. kr. per år. En sänkning av persontaxan med 15 % på avstånd över 150 km skulle leda till en resultatförsämring om 60–80 milj. kr. per år. En ökad avståndsdegressivitet inom oförändrad intäktsram innebär att avgifterna för kortare avstånd måste höjas. SJ menar att det redan ur kostnadssynpunkt är motiverat att höja avgifterna för korta järnvägsresor. Volymutvecklingen för korta järnvägsresor är emellertid ogynnsam varför resultatförbättringen av en taxehöjning på sådana resavstånd inte kan bestående kompensera en märkbar avgiftssänkning för längre resor.

Som ett alternativ till utredningens förslag om ökad taxedegression, föreslår SJ dels att ToR-biljetten slopas – vilket skulle ge en angelägen förenkling av biljettsystemet – dels att priset för en enkelresa sänks med i genomsnitt 27–30 %, vilket motsvarar 12–15 % av priset för ToR-biljett. Förslaget kan dock inte genomföras inom ramen för SJ:s kostnadsansvar, utan förutsätter en kompensation till SJ om ca 60–80 milj. kr. per år.

Vägverket framhåller, beträffande effekten på vägtrafiken av utredningens förslag, att resor längre än 150 km med personbil utgör en begränsad andel, maximalt 20 % av trafikflödet på alla vägar utom en del avsnitt av europavägarna och vissa större riksvägar. Vissa av vägverket genomförda intervjuundersökningar tyder på att för ortsrelationer anknutna till den regionalpolitiska ortsklassificeringen med avstånd längre än 150 km är biltrafiken i ett stort antal fall av ringa omfattning i enstaka ortsrelationer. Som exempel nämns bl. a. Stockholm–Malmö med ca 200 fordon per årsdygn, Stockholm–Göteborg med ca 550 och Stockholm–Östersund med 60 fordon per årsdygn. Verket framhåller vidare att en betydande del av det långväga biltrafikresandet är av sådan karaktär att den inte utan starka förändringar i prisrelationerna mellan kollektivt resande och personbilsre-

sande kan förväntas övergå till SJ. Däremot kan de föreslagna åtgärderna och idéförslagen för att minska restiden på SJ förväntas öppna ökade möjligheter till resande för dem som inte har tillgång till bil samt utgöra en konkurrensfaktor gentemot flygresandet.

Utredningens tanke är att de framlagda idéförslagen till marknads- och taxepolitiska åtgärder skall analyseras och utvecklas av SJ. En sådan handläggningsordning tillstyrks av flertalet instanser, bl. a. flertalet länsstyrelser, Näringsfrihetsombudsmannen, LO och SF.

SJ förklarar sig berett att närmare utveckla de idéförslag som utredningen framfört och därvid mera utförligt redovisa förslagens för- och nackdelar.

Järnvägstrafiken: SJ:s trafiksvaga bandelar

Avgränsning av SJ:s affärsbanenät

Nära nog samtliga remissinstanser instämmer i utredningens grundläggande uppfattning att syftet med en särskild driftersättning till SJ är att ge täckning för det underskott som uppstår vid trafikering av trafiksvaga bandelar på vilka trafiken bör bibehållas tills vidare. Ersättningen skall således möjliggöra en taxesättning inom SJ som enbart grundar sig på tekniska och ekonomiska förhållanden inom affärsbanenätet.

Trafikpolitiska utredningens förslag till avgränsning av ett affärsbanenät berörs av endast ett tiotal remissinstanser. En i det närmaste allmän mening bland dessa är att utredningens förslag, bättre än hittillsvarande ordning, är ägnat att avgränsa ett bannät där förutsättningar finns att bedriva en rationell järnvägstrafik på affärsmässiga grunder.

Utredningens förslag tillstyrks av *länsstyrelserna i Uppsala, Jönköpings, Malmöhus och Västernorrlands län* samt av *Landsorganisationen, Statsanställdas förbund, SACO/SR, TCO* och *Näringslivets trafikdelegation.*

Flera remissinstanser instämmer i trafikpolitiska utredningens uppfattning att avgränsningen av affärsbanenätet bör ske utifrån ett funktionellt synsätt. Exempelvis anser länsstyrelsen i Uppsala län att uppdelningen av bannätet utförts på ett sätt som bättre än f. n. tar hänsyn till resp. bandels funktion i det totala linjenätet.

SACO/SR understryker angelägenheten av ett funktionellt avgränsat affärsbanenät och påtalar särskilt att härigenom undanröjs den vart tredje år återkommande diskussionen om vad som skall anses tillhöra affärsbanenätet resp. det ersättningsberättigade nätet. Trots att vissa bandelar i ett funktionellt sammanhängande affärsbanenät kan komma att kännetecknas av en relativt låg trafikintensitet så bör dock dessa enligt förbundets mening ej erhålla något ekonomiskt stöd. Tillfälliga resultatförsämringar för enstaka bandelar inom detta nät bör rimligen ej heller enligt SACO/SR motivera något bidrag. Trafikpolitiska utredningens förslag till uppdelning av järnvägsnätet betecknar förbundet som både riktigare och bättre än nuvarande principer enligt vilka såväl omfattningen av som ersättningen till det trafiksvaga nätet kan variera beroende på om separatredovisningen skett under ett låg- eller högkonjunkturår.

Vidare framhåller SACO/SR att om SJ skall kunna utvecklas till ett sunt affärsföretag så måste företagsledningen få ansvaret för ett funktionellt sammanhängande affärsbanenät. Det nuvarande systemets nackdelar beror enligt förbundets mening framför allt på den bandelsindelning i korta sträckor som SJ tillämpar.

Bannätet måste dock bli föremål för fortlöpande översyner när det gäller såväl omfattning som ingående bandelar. Vid en sådan översyn anser förbundet det angeläget att olika bandelar kan överföras till och från resp. nät

med hänsyn till bl. a. trafikutvecklingen på olika bandelar.

Sammanfattningsvis betonar SACO/SR nödvändigheten av att affärsbanenätet är väl avgränsat så att ingen "konstgjord andning" upprätthålls av trafiksvaga banor eller att SJ tillförs driftbidrag utan reell grund. Trafikpolitiska utredningens förslag i denna fråga betecknar förbundet som ett betydande steg framåt.

Tre remissinstanser har invändningar mot utredningens förslag till avgränsning. *RRV* anser sålunda att transportsystemet skall utformas med utgångspunkt i en övergripande transportplanering där det framgår vilken järnvägstrafik som är samhällsekonomiskt motiverad. Mot denna bakgrund finner RRV ingen anledning att särskilt avgränsa ett affärsbanenät. *LRF* menar att uppdelningen i ett affärsbanenät och ett ersättningsberättigat nät är ett konstlat system uppbyggt mera utifrån möjligheterna att erhålla driftbidrag än utifrån en trafikpolitisk målsättning.

SJ framhåller inledningsvis i sitt yttrande att flertalet av de bandelar som av granskningsmännen tidigare klassificerats som förbindelse- och dubbleringsbanor och därmed undantagits från ersättning inte har en sådan betydelse för affärsbanenätet att detta och därmed SJ:s trafikanter bör belastas med de härvid uppkomna underskotten. SJ anser detta är särskilt anmärkningsvärt mot bakgrunden av att 1963 års riksdag förutsatte, att bedömningen av vilka slag av trafik som skall kunna bli berättigade med ersättning från det allmänna, skulle ske under beaktande av den betydelse, som trafikförsörjningen har för befolkningen och näringslivet i de berörda bygderna. Detta riksdagsuttalande motiverar enligt SJ en mindre restriktiv bedömning av vilka bandelar som bör vara ersättningsberättigade än vad som följer av 1963 års proposition och i ännu högre grad av utredningens förslag till ändringar.

Det finns enligt SJ knappast några bärande skäl att frångå nuvarande bandelsvisa bedömning för att i stället söka konstruera något slags funktionellt affärsbanenät.

SJ anser det som närmast uteslutet att ett statiskt fysiskt mått skulle gå att relatera till den verkliga särkostnadstäckningsgraden om inte man räknar med att den fortsatta produktivitetshöjningen som SJ eftersträvar skall upphöra. Sålunda innebär enligt SJ den transporttekniska utvecklingen tillsammans med den av personalkostnader, trafikunderlag och taxenivå beroende utvecklingen av kostnader och intäkter en fortgående förskjutning av lönsamhetsgränser mätta i sådana termer som tonkm och personkm. SJ uttalar härvid att en fixering av en lönsamhetsgräns i tonkm och personkm och därmed en höjning av taxenivån för att uppnå och kvarhålla faktisk lönsamhet vid en sådan gräns knappast kan vara förenligt med strävandena att tillvarata den spårbundna trafikens utvecklingsmöjligheter.

Med hänvisning till driftersättningens syfte framhåller SJ att de fysiska mått som i arbetsbesparande syfte ev. skall användas vid avgränsningen av det ersättningsberättigade nätet i stället måste vara dynamiska i den

meningen att de på ett rimligt sätt svarar mot den verkliga särkostnadstäckningsgraden.

SJ framhåller vidare att en tillämpning av utredningens förslag till avgränsningskriterier medför betydande nackdelar och försämringar vid beräkningen av driftersättningen samt vid planeringen och driften av verksamheten. Som exempel på detta anför SJ att det är både praktiskt och teoretiskt uteslutet att olönsamma bandelar, överförda till affärsbanenätet, skulle kunna drivas med de för affärsbanenätet gällande kraven på företagsekonomisk lönsamhet utan trafikinskränkningar. Sådana trafikinskränkningar kan komma att framstå som mycket negativa i förhållande till den trafikservice samhället tillhandahåller på det ersättningsberättigade järnvägsnätet. Mot denna bakgrund anser SJ att utredningen borde övervägt möjligheten till ett förstärkt driftbidrag, innefattande någon form av offertbaserad tilläggsersättning, för den extra trafikservice det ibland framförts önskemål om för orter vid affärsbanenätet.

SJ är vidare kritiska till utredningens förslag att SJ skulle behöva göra en på en nedläggningskalkyl baserad framställning till regeringen för att få till stånd en överföring av bandelar från affärsbanenätet till det ersättningsberättigade nätet.

Principer för beräkning av driftersättningens storlek

Även frågan om metodik vid beräkning av ersättning till SJ för driften av de trafiksvaga bandelarna har behandlats av endast ett begränsat antal av remissinstanserna. Positiva till trafikpolitiska utredningens förslag är *länsstyrelserna i Uppsala, Östergötlands, Malmöhus, Örebro och Västernorrlands län* samt *SACO/SR och TCO*. Länsstyrelsen i Uppsala län anser sålunda att utredningens förslag, bättre än hittillsvarande ordning, fyller sitt syfte att bestämma skillnaden i kostnader och intäkter mellan hela järnvägsnätet och ett tänkt järnvägsnät bestående enbart av affärsbanenätet. Länsstyrelsen i Örebro län menar att utredningens förslag bör skapa ökade möjligheter för SJ att få en större och riktigare driftersättning för de företagsekonomiskt olönsamma tjänster som utförs på trafiksvaga bandelar.

SACO/SR anser att hänsyn vid separatredovisningar bör tas till det under undersökningsåret aktuella konjunkturläget så att ersättningen i möjligaste mån baseras på ett genomsnittsår.

Några remissinstanser säger sig sakna möjlighet att bedöma vilken kalkylmodell som bör användas. Bland dessa är *SF*, som framhåller att ändringar i kostnadsläget m. m. mellan tidpunkterna för separatredovisningen helt måste beaktas. I fråga om beräkningsmetodik har förbundet ingen principiell invändning men påpekar, liksom *LO*, att det är nödvändigt att kalkylerna anpassas till de ändrade förutsättningar som kan bli följden av ett ändrat kostnadsansvar. SF framhåller vidare att osäkerheten måste minskas i beräkningarna och föreslår att den centrala trafikplanerings-

nämnden får i uppdrag att speciellt studera de avsnitt där osäkerheten bedöms som väsentlig.

Statskontoret å andra sidan framhåller att de resurser som läggs ned på kalkylarbetet måste stå i rimlig proportion till kalkylernas värde. Även om kalkylmetoderna förbättras, måste ingångsvärdena i kalkylen i flera fall anses vara mycket osäkra. Statskontoret finner därför ett detaljinriktat kalkylarbete vara föga meningsfullt utan anser i stället att möjligheterna till en mer schabloniserad beräkning bör undersökas ytterligare. Statskontoret konstaterar vidare att arbetet med separatredovisningen är en följd av nuvarande företagsekonomiskt inriktade principer för SJ:s kostnadsansvar och förordar att utredningen i sitt fortsatta arbete rörande kostnadsansvarets utformning och tillämpning söker finna former som medger en avveckling av separatredovisningen.

Statskontoret kommenterar emellertid också beräkningsprinciperna och anser det därvid troligt att det långsiktiga matarvärdet för persontrafik är avsevärt högre än 10 %. Detta motiveras med att i orter som förlorat sina direkta resemöjligheter med järnvägen ökar troligen bilinnehavet med därtill följande mindre antal tågtrafikanter. Jämfört med tidigare förhållanden innebär dock enligt statskontorets mening utredningens förslag vissa förbättringar i kalkylernas verklighetsanpassning.

Även *LRF* berör frågan om noggrannheten i beräkningarna och påpekar risken för att arbetet med separatredovisningen kan bli byråkratiskt och resurskrävande. Det är enligt förbundet väsentligt att administrativa resurser sparas och i stället används för exempelvis bemanning av nedläggningshotade järnvägsstationer.

Närmare synpunkter på utredningens förslag till metodik vid beräkning av driftbidraget till det ersättningsberättigade bannätet lämnas förutom av statskontoret endast av *SJ*, som allmänt framhåller att hittillsvarande beräkningar och beslut rörande driftbidraget lett till underkompensation för SJ. Utredningens förslag om övergång från tågkm till trafikenheter som fördelningsnyckel vid beräkning av kostnadsandelen i centralförvaltningen skulle innebära en minskning av bidragsbehovet som enligt SJ inte är rimlig.

I fråga om värdet för affärsbanenätet av den trafik som faller bort vid en nedläggning av det trafiksvaga nätet – matarvärdet – framhåller SJ att lasthanteringstekniken utvecklats så att en större andel av godset än tidigare måste antas bli kvar på affärsbanenätet i olika former av kombinerade transporter. Avdragsposten för matarvärdet vid beräkningen har enligt SJ:s uppfattning blivit för stor och driftbidraget således mindre än vad det borde vara.

Utredningens förslag till en särskild korrektionspost för oförutsedda kostnader med 5 % på samtliga övriga kostnader är enligt SJ positivt och välkommet. Sammanfattningsvis anser dock SJ att de systematiska försämringar som utredningen föreslår kommer att innebära väsentligt lägre

ersättning än vad som framgår av utredningens grova uppskattning av ca 25 milj. kr. minskning vid 1971 års trafik och kostnadsnivå. SJ framhåller härvid att ett för lågt driftbidrag innebär att driftbidragets syfte inte kan uppnås vare sig i fråga om taxenivå som sådan eller möjligheterna i övrigt för järnvägen att konkurrera med andra trafikmedel på mer likvärdiga villkor.

Handläggningsordning vid nedläggning av bandelar m. m.

Trafikpolitiska utredningens förslag till ny handläggningsordning vid överväganden om nedläggning av trafiksvaga bandelar har fått ett övervägande positivt mottagande av remissinstanserna. Utredningens förslag till handläggningsordning tillstyrks sålunda av *bussbidragsnämnden, arbetsmarknadsstyrelsen, länsstyrelserna i Uppsala, Östergötlands, Jönköpings, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Örebro, Kopparbergs, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län* samt *SACO/SR, LO, Landstingsförbundet, SF, Svenska busstrafikförbundet, Svenska kommunförbundet* och *TCO*.

Nödvändigheten av ett samhällsekonomiskt synsätt vid frågor om nedläggning av trafiksvaga bandelar påtalas av ett flertal remissinstanser. Av de remissinstanser som kommenterat utredningens förslag till ett ökat samhälleligt engagemang är samtliga positiva genom dels anknytningen till den regionala trafikplaneringen, dels riksdagens ställningstagande till de allmänna riktlinjerna för den fortsatta nedläggningen av bandelar i handläggningsordningen.

Sålunda anför t. ex. *länsstyrelsen i Östergötlands län* att den föreslagna handläggningsordningen på ett bättre sätt tar hänsyn till regionala förhållanden. Genom arbetet med den regionala trafikplaneringen har länsstyrelsen fått ett bättre grepp om trafikförsörjningsfrågorna i länet, vilket bör komma till uttryck i handläggningsordningen. Denna uppfattning delas till stora delar av flera andra länsstyrelser och av bl. a. Svenska busstrafikförbundet.

Svenska kommunförbundet, som i princip tillstyrker utredningens förslag till handläggningsordning, uttalar att kommunerna nu måste ges ett större inflytande vid bedömningar av nedläggningsärenden än vad utredningen föreslår. Prövningen av om enskilda bandelar skall bibehållas eller läggas ner bör enligt förbundet ske mot bakgrund av en regionalt upprättad trafikplan grundad på bl. a. kommunala målsättningar beträffande kollektivtrafikens standard.

Av de remissinstanser som särskilt berört frågan om inrättandet av en central trafikplaneringsnämnd för beredande och utredande uppgifter i samband med överväganden om järnvägsnedläggelser är samtliga utom SJ i princip positiva till utredningens förslag.

Utredningens uppfattning om att nuvarande handläggningsordning i vissa avseenden är otillfredsställande delas bl. a. av *bussbidragsnämnden*. En riktigare ordning är enligt nämnden om utredningsarbete, kontakter med olika intressenter, utarbetande av förslag till ersättningstrafik och förhand-

lingar i syfte att nå fram till praktiskt genomförbara lösningar ombesörjs av ett organ som är fristående från regeringen och dess kansli.

Länsstyrelsen i Uppsala län framhåller att det genom inrättandet av en central trafikplaneringsnämnd skapas förutsättningar för likartade samhällsekonomiska analyser vid varje särskilt prövningstillfälle. Länsstyrelsen ser med tillfredsställelse att en nära samordning därmed kan ske av den regionala trafikplaneringen, prövningen av olönsam järnvägstrafik, frågor rörande ersättningstrafikens ordnande och frågor rörande ekonomisk ersättning till olönsam trafik.

En mer allsidig belysning av frågor som berör järnvägsnedläggelser torde enligt *länsstyrelsen i Kopparbergs län* bli följden om dessa frågeställningar bereds inom ett organ som innehar en samlad kunskap om trafikförsörjningen. En viktig förutsättning är härvid enligt länsstyrelsen att arbetet inom trafikplaneringsnämnden äger rum i nära samarbete med kommunikationsdepartementet.

Vad gäller trafikplaneringsnämndens ställning i handläggningsordningen gentemot andra berörda myndigheter och organ förutsätter *länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län* att länsstyrelsen som myndighet jämställs med trafikplaneringsnämnden. I frågor där länsstyrelse och trafikplaneringsnämnd har avvikande mening bör frågan enligt länsstyrelserna underställas regeringen för slutligt avgörande.

LO har inga invändningar mot den föreslagna handläggningsordningen men anser det vara mer rationellt att låta initiativet i nedläggningsfrågan som hittills ligga hos SJ.

SJ betecknar det som värdefullt att riksdagen eller regeringen tar ställning till vilka bandelar som på sikt kan bedömas vara kvar. Inte minst är detta viktigt enligt SJ med tanke på de investeringar som erfordras för att få en från komfort- och restidssynpunkt modern järnvägstrafik även på dessa delar av järnvägsnätet. Jämfört med hittillsvarande ordning innebär dock utredningens förslag till handläggningsordning en konstitutionellt och administrativt tveksam rollfördelning mellan regering och riksdag, samtidigt som departementets och trafikplaneringsnämndens ställning och uppgifter innefattar så mycket av politiska värderingar. Närmare överväganden erfordras i denna fråga. Vidare menar SJ att behovet av driftbidrag kommer att öka snabbare än hittills, eftersom utredningens förslag innebär risker att trafiksvaga olönsamma bandelar blir kvar i större utsträckning än vad som är motiverat för att upprätthålla en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga kostnad. Om det ändå kommer att inrättas en trafikplaneringsnämnd, instämmer SJ med utredningens förslag att granskningen av SJ:s separatredovisning av det trafiksvaga nätet bör överföras till detta organ.

SJ lämnar ett alternativt förslag till handläggningsordning genom att föreslå att en rådgivande trafikplaneringsnämnd knyts till kommunikationsdepartementet med statssekreteraren som ordförande och med ledamöter representerande transportkunder, transportföretag och berörda fackliga orga-

nisationer.

RRV anser att frågor om bannedläggelser bör behandlas med utgångspunkt från varje banas funktion i transportsystemet. För banor med interregionala trafikuppgifter blir härigenom enligt RRV frågan om nedläggning en uppgift för den centrala trafikplaneringsnämnden. Beslut om nedläggning av banor med huvudsakligen regional eller lokal trafik bör däremot fattas av länsstyrelser/samverkansområden resp. kommuner.

Några remissinstanser har kommenterat frågan om kostnaden för att upprätthålla ersättningstrafik vid nedläggning av trafiksvaga bandelar.

Länsstyrelsen i Malmöhus län påtalar att avveckling av lokal järnvägstrafik innebär kostnadsövervältringar på berörda kommuner. Enligt länsstyrelsens mening bör denna fråga ytterligare övervägas i lämpligt sammanhang, förslagsvis i samband med periodkortsutredningen.

Länsstyrelsen i Örebro län anser att statliga bidrag bör utgå till ersättningstrafik så att kommuner och landsting inte drabbas ekonomiskt. Härutöver understryker länsstyrelsen behovet av att i likhet med nuvarande ordning medel anslås till erforderlig vägupprustning vid nedläggningar av trafiksvaga bandelar. Liknande uppfattning har även *länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län* som båda efterlyser förslag till hur planerad ersättningstrafik skall kunna garanteras full kostnadstäckning.

Landstingsförbundet behandlar också frågan om kostnaderna för ersättningstrafiken. Nedläggningar av järnvägslinjer kan få till följd att landstingen och kommunerna får överta kostnader som tidigare åvilat staten. Sådana kostnadsomfördelningar skall i sig inte uteslutas. De måste emellertid ske med hänsyn till kommunernas och landstingens totala intäktssituation och i en sådan takt att en gradvis anpassning kan ske till ett nytt fördelningsläge. Förbundet förutsätter härvid att sådana förändringar i kostnadsansvaret kommer att beaktas av den kommunalekonomiska utredningen och vid de återkommande överläggningarna mellan representanter för stat och kommun.

Landstingsförbundet som i princip tillstyrker utredningens förslag till handläggningsordning, menar att vissa förändringar måste övervägas vid införande av ett regionalt rabattkort.

Tekniken att överföra trafikeringsansvaret i en nedläggningssituation bör enligt förbundet vara att fastslå vilket behov av ersättningstrafik som finns samt att ansvariga kommunala organ härvid erhåller tillräckligt statsbidrag för denna trafik. Bidraget bör vidare enligt förbundet kvarstå under ett visst antal år, och under denna tid vara bundet till de faktiska nettokostnaderna för trafiken. I ett följande skede bör det statliga kostnadsansvaret för ersättningstrafiken trappas ner till det läge som gäller i allmänhet för kollektivtrafik i kommunal regi. De båda statsbidragskonstruktionerna förutsätts sålunda vara anpassade till varandra. Med hänsyn till dessa ekonomiska frågor bör enligt förbundet även de kommunala trafikorganen vara aktivt medverkande

vid handläggningen av nedläggningsärenden. I ett ev. nedläggningsbeslut bör ingå beslut om statsbidrag till kommunalt bedriven ersättningstrafik.

Om ett samlat kommunalt organ för trafikfrågor kan etableras i varje län ser Landstingsförbundet det som naturligt att även uppgiften att lägga upp ersättningstrafik samt att kostnadsberäkna denna åvilar detta organ.

Vidare påtalar Landstingsförbundet det som angeläget att kollektivtrafikens företrädare inom resp. län ges särskilda möjligheter att påverka vägplaneringen vid nedläggningsprövningar.

Begränsning av fordonslängd

Utredningens förslag om att högsta tillåtna längd för fordon eller fordonståg bör begränsas till 18 meter har mött kraftigt motstånd hos de remissinstanser, som företräder näringslivet och motorbranschen. Förslaget avstyrks sålunda entydigt av *ASG, GBS, NTD, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska åkeriförbundet, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening och Sveriges Speditörförbund.* Motiven är i huvudsak trafikpolitiskt betingade. Man anser det inte sannolikt att en begränsning av fordonslängden i kombination med införandet av en generell av regeringen fastställd linjetariff skulle medföra en överföring av gods till järnväg. Vidare framhålls som en grundläggande förutsättning för en fortsatt utveckling av en kombinerad trafik i effektiva och rationella former även ur samhällsekonomisk synpunkt att kostnadsansvarets utformning och tillämpning för de olika trafikmedlen klarläggs. Den främsta effekten av utredningens förslag torde enligt de angivna remissinstanserna bli en allmän höjning av transportkostnadsnivån i landet, särskilt i fjärrtrafiken, där volymkapaciteten hos fordonen ofta är avgörande för deras utnyttjande. Utredningen anses vidare inte ha förebragt några bärande trafiksäkerhetsmässiga skäl för en längdbegränsning. Åkeriförbundet framhåller särskilt att en längdbegränsning kan accepteras endast om väl dokumenterade förslag redovisas som påvisar att man skulle erhålla trafiksäkerhetsmässiga fördelar av betydande storleksordning. Slutligen erinras om att de nu gällande reglerna har tillkommit efter en avvägning mellan trafiksäkerhetsmässiga, ekonomiska och regionalpolitiska hänsyn, varvid även landets näringsgeografiska struktur har beaktats.

Andra remissinstanser har – utan att direkt ta avstånd från en längdbegränsning – av olika skäl intagit en avvaktande hållning till utredningens förslag. Till dessa hör *SJ, vägverket, statskontoret, RRV, länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus, Örebro, Kopparbergs, Västernorrlands och Norrbottens län, NO, KAK, MHF* och *M.*

Vissa av de angivna remissinstanserna uppehåller sig vid förslagets trafikpolitiska aspekter. Man tvekar om enbart en längdbegränsning kan få de effekter som utredningen åsyftar. På en del håll ifrågasätts därför om inte en längdbegränsning bör kompletteras med eller ersättas av en högre beskattning av ifrågavarande landsvägstrafik. Bland dem som för fram sådana synpunkter är *statskontoret, SJ* och *vägverket.*

Vägverket tar också upp frågan om risken för att en längdbegränsning kan medföra krav på höjning av de tillåtna bruttovikterna. En höjning är enligt verket inte möjlig, eftersom belastningsmöjligheterna på vägnätet och befintliga broar i stort redan är utnyttjade. Vidare för verket fram en längdbegränsning på 22 meter som ett alternativ till utredningens förslag. En 22-metersbegränsning berörs också i ett par andra remissyttranden.

Vissa remissinstanser, särskilt *länsstyrelserna i Norrbottens och Västernorrlands län*, diskuterar de kostnadsmässiga effekterna av utredningens förslag.

Den sistnämnda länsstyrelsen uttalar bl. a. att om det visar sig att stödområdet blir missgynnat i förhållande till landet i övrigt bör detta beaktas genom särskilda kompensationsåtgärder. *Länsstyrelserna i Kopparbergs och Örebro län* framhåller i anslutning till diskussionen om en längdbegränsning betydelsen av att åtgärder genomförs i fråga om SJ:s taxor och marknadsföring.

Trafiksäkerhetsaspekten tas upp i flera av här angivna remissyttranden. Enligt RRV kan frågan om högsta tillåtna fordonslängd enbart ses som en miljö- eller trafiksäkerhetsfråga. Med hänsyn till tekniska möjligheter att anpassa fordonen trafikekonomiskt till de nya reglerna kan det tänkas att åtgärden inte leder till någon överflyttning av godstransporterna till järnväg. Att fordonslängden av trafikpolitiska skäl måste ändras för att man skall nå överensstämmelse med internationella förhållanden förefaller verket tveksamt. Finland har höjt gränsen från 18 till 22 meter. Verket har inget att invända mot att frågan om fordonslängderna prövas från trafiksäkerhetssynpunkt men förklarar sig vilja avvakta trafiksäkerhetsutredningens undersökningar och ställningstagande i frågan. En liknande inställning redovisas av *NO, KAK, MHF, M* och *LRF*.

Svenska lokaltrafikföreningen erinrar om att flera av föreningens medlemsföretag i dag använder ledbussar med en längd av 18 meter och att i forskningen kring den framtida kollektivtrafiken även diskuteras längre bussar, länkade eller sammansatta av hopkopplade mindre enheter. För den kollektiva trafiken är det enligt föreningen angeläget att den tekniska utvecklingen inte hämmas genom restriktioner beträffande fordonslängden.

Utredningens förslag till längdbegränsning tillstyrks eller lämnas utan erinran av *rikspolisstyrelsen, postverket, trafiksäkerhetsverket, länsstyrelserna i Uppsala, Östergötlands, Jönköpings och Malmöhus län, trafiksäkerhetsutredningen, AB Svensk Bilprovning, Föreningen Sveriges länspolischefer, LO, NTF, Statsanställdas förbund* och *TCO*. Dessa instanser godtar genomgående utredningens bedömning av förslagets trafikpolitiska effekter. *Länsstyrelsen i Uppsala län* finner sålunda utredningens motiv för en längdbegränsning välgrundade. *Länsstyrelserna i Östergötlands* och *Jönköpings län* anser att en längdbegränsning bör genomföras för att utjämna konkurrensförhållandena mellan järnväg och landsväg och stimulera en överföring av godstransporter på längre sträckor från landsväg till järnväg. Såväl *Statsanställdas förbund* som *TCO* pekar på att en längdbegränsning stimulerar till nya transporttekniska lösningar, varvid TCO särskilt hänvisar till olika typer av enhetslaster och kombinerade järnvägs- och lastbilstransporter.

Effekterna från trafiksäkerhetssynpunkt ägnas också uppmärksamhet. *Trafiksäkerhetsverket* anför således i sitt yttrande att det ännu inte är möjligt att i konkreta termer uttrycka vilka konsekvenser utredningens förslag får för trafiksäkerheten. Man hänvisar till de undersökningar, bl. a. olycksanalys

och omkörningsstudier, som vid tidpunkten för yttrandets avgivande ännu pågick inom ramen för trafiksäkerhetsutredningens arbete. Verket anför dock att – även i avsaknad av resultatet av dessa undersökningar – en längdbegränsning har en gynnsam inverkan på trafiksäkerheten. Bl. a. anförs att de väg- och gatukorsningar som finns i landet i allmänhet inte är byggda för de nu förekommande största fordonskombinationerna och att de långa fordonskombinationerna vid avsvängningsmanövrar tar stora utrymmen i anspråk till men för övriga trafikanter, särskilt de oskyddade trafikanterna. Detta framhålls också av *NTF*. Vidare framhåller trafiksäkerhetsverket att sådana förhållanden som försvårade omkörningsmöjligheter kan ge upphov till en inte önskad irritation hos medtrafikanterna. De goda erfarenheterna av de under en följd av år förekommande s. k. helgförbuden synes verket ge belägg för ett sådant påstående. Liknande synpunkter framförs av bl. a. *AB Svensk Bilprovning* och *trafiksäkerhetsutredningen*, varvid utredningen uttalar att det hittills utförda utredningsarbetet, särskilt då omkörningsstudierna, har givit resultat som tyder på att en förkortning av längden hos fordon och fordonskombinationer från 24 meter till 18 meter är fördelaktigt från trafiksäkerhetssynpunkt i nuvarande trafiksituation. *NTF* anser att även om den föreslagna begränsningen skulle komma att leda till en ökning av antalet fordon så kommer den att innebära att man totalt sett sänker risknivån i trafiken.

Bedömningar av motsvarande slag återkommer också i yttrandena från de andra tidigare angivna remissorgan som ställt sig bakom utredningens förslag om en begränsning av fordonslängderna.

Vissa remissinstanser har påpekat att ändrade regler om längdbegränsning aktualiserar vissa kompletterande föreskrifter av trafiksäkerhetsnatur. Sålunda anför *trafiksäkerhetsverket* att kombinationen bil och påhängsvagn – vilket medger större last på kortare fordonslängd än ett vanligt släpvagnsekipage – har en betydligt större "svepyta" än en släpvagnskombination av samma längd. Verket framhåller i anslutning därtill att det inte är osannolikt att – oavsett förslaget om högsta tillåtna fordonslängd – en övre gräns måste uppställas vad gäller utrymmesbehov i gatu- och vägkorsningar. Även *vägverket* och *trafiksäkerhetsutredningen* anser att det är påkallat med åtgärder mot användandet av alltför utrymmeskrävande fordon. *AB Svensk Bilprovning* delar uppfattningen om behovet av föreskrifter om största tillåtna utrymme för fordonskombinationer. Bolaget påpekar också att en begränsning av fordonslängden i viss utsträckning skulle kunna kompenseras med en ökning av lasthöjden, vilket skulle medföra försämrad dynamisk stabilitet hos fordonskombinationen. Bl. a. av detta skäl bör enligt bolaget krav med avseende på fordons dynamiska stabilitet ställas upp.

De föreslagna undantagen för transporter inom stödområdet och för rundvirkestransporter har lämnats utan erinran av de flesta remissinstanserna. De tillstyrks uttryckligen av *skogsstyrelsen* som hävdar att argumenten för bibehållande av 24 meters ekipagelängd för

rundvirkestransporter är mycket starka. Samma argument kan enligt styrelsen åberopas för vissa andra transporter inom skogsbruket. I första hand avser styrelsen de kommande produkterna flis och stubbar. Styrelsen föreslår därför att 24 meters ekipagelängd blir generellt tillåten för transporter av samtliga produktslag från skogsbruket och att virkesbilarna får användas även för transporter av material som skall användas inom näringen. *Länsstyrelserna i Västernorrlands* och *Norrbottens län* uttrycker sin tillfredsställelse över att stödområdet generellt undantagits. Man pekar emellertid också på att transporter mellan stödområdet och landet i övrigt kan orsaka problem genom att olika maximilängder gäller. *Rikspolisstyrelsen*, som inte har något att erinra mot att undantag medges från den föreslagna maximilängden, pekar på vikten av att undantagen ges en enkel och från övervakningssynpunkt lämplig utformning.

Några remissinstanser ställer sig tvekande eller avvisande till de föreslagna undantagen. Även här pekas på de svårigheter som undantagen kan leda till för transporter mellan stödområdet och landet i övrigt och i fråga om möjligheterna att ta returlaster efter rundvirkestransporter. Bland de remissorgan som framför sådana synpunkter kan nämnas *vägverket*, *NO*, *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*, *ASG*, *Svenska transportarbetareförbundet* och *Svenska åkeriförbundet*. *LO* och *MHF* anser att trafiksäkerhetsskäl talar emot det föreslagna undantaget.

Det stora flertalet remissinstanser har inte framfört några erinringar mot de föreslagna övergångsbestämmelserna. Några har dock uttalat sig särskilt i frågan. *Rikspolisstyrelsen*, *trafiksäkerhetsverket* och *trafiksäkerhetsutredningen* förordar en kortare övergångstid. Som skäl härför åberopas riskerna för att de långa fordonskombinationerna kommer att behållas i det längsta, vilket medför en ökad andel gamla fordon, vars underhåll sannolikt kommer att eftersättas. Trafiksäkerhetsverket förordar för sin del att tiden bestäms till tre år. *ÖB* förutsätter att övergångsbestämmelserna tidsmässigt anpassas till omsättningen av de fordon som utnyttjas i försvarsmaktens turbilnät. *Svenska åkeriförbundet* hävdar att erforderlig tid måste medges för anpassning och för att undvika alltför omfattande kapitalförstöring. Med hänsyn till avskrivningstiden för investeringar i fordonsmateriel, däribland släpvagnar, krävs enligt förbundet en övergångstid av minst åtta år.

I fråga om konstruktionen av övergångsbestämmelserna anför *rikspolisstyrelsen* att fordonens tillverkningsår bör få bli bestämmande för övergångstidens längd. Härigenom skulle man enligt styrelsen snabbare kunna få äldre fordon ur trafik. Denna lösning framförs också av *trafiksäkerhetsverket* som ett alternativ till den av verket föreslagna treåriga övergångstiden.

Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening föreslår att man i stället för en övergångstid bestämmer ett övergångsdatum. Fram till detta datum skulle nya 24-metersekipage få registreras medan därefter registrering endast får ske för kombinationer med den kortare längden. Härigenom skulle man enligt föreningen få ett jämnare sysselsättningsläge inom släpvagnsindustrin.

Vidare skulle man undvika att konkurrensläget försämrades för den som under övergångstiden tvingades att byta ut ett 24-metersekipage, genom att han då skulle vara hänvisad till en 18-meterskombination.

Bilaga 4

SOU 1978:31 Trafikpolitik – kostnadsansvar och avgifter, sammanfattning av betänkandet och remissyttrandena

Sammanfattning av betänkandet

Enligt direktiven till den trafikpolitiska utredningen är det av största vikt att betingelser skapas för en samhällsekonomisk riktig utveckling och fördelning av transportarbetet. Med denna utgångspunkt tas i direktiven upp till behandling olika frågor. Det gäller konkurrensens möjligheter och begränsningar inom transportsektorn, behovet av en vidgad samhällelig syn på sektorn och av samplanering och samordning av denna med andra samhällssektorer. Frågan om trafiksektorns kostnadsansvar har därvid ansetts vara av särskild betydelse. Kostnadsansvarsprincipens hårda knytning till varje särskild trafikgren ifrågasätts och utredningen ges i uppdrag att bedöma frågan om trafikens kostnadsansvar i ett bredare samhällsekonomiskt perspektiv.

Trafikpolitiska utredningen har i sitt första betänkande (SOU 1975:66) "Trafikpolitik – behov och möjligheter" behandlat en väsentlig del av sitt uppdrag, bl. a. trafikpolitikens målsättningar samt frågor sammanhängande med järnvägstrafikens och den yrkesmässiga lastbilstrafikens verksamhetsbetingelser. Till en andra etapp hänsköts emellertid då i enlighet med utredningsdirektiven just frågorna rörande trafikens kostnadsansvar och därmed sammanhängande avgiftsfrågor.

Denna, här redovisade etapp av utredningsuppdraget, berör i princip alla trafikgrenar. Trafikpolitiska utredningen har dock, i överensstämmelse med utredningsdirektiven, koncentrerat sina studier och bedömningar av kostnadsansvarsfrågorna till landsvägs- och järnvägstrafiken. Utredningen har därvid inte sett det som någon huvuduppgift att åstadkomma en vidare utveckling av teorin för avgiftssättning inom trafiksektorn. För empiriska uppskattningar av efterfråge- och kostnadsförhållanden har utredningen genomfört vissa begränsade studier.

Allmänna och principiella synpunkter (huvudavsnitt I)

Utbudet av transportmöjligheter beslutas i hög grad centralt. Särskilt gäller detta beslut om investeringar och underhåll av trafikens infrastruktur, vägar, järnvägar etc. Eftersom ett enskilt hushålls eller företags transportkonsumtion påverkas av så många interna förhållanden kan emellertid endast de själva avgöra vilket transportalternativ som är fördelaktigast för dem. Utredningen utgår därför från att den enskildes konsumtionsval inom transportområdet liksom inom andra konsumtionsområden accepteras inom vida gränser. En medveten påverkan från samhällets sida är dock nödvändig inom trafiksektorn, eftersom den enskilde transportkonsumentens beslut inverkar på andras välfärd. Det medför externa effekter för såväl andra

transportkonsumenter som samhället i övrigt.

Trafikavgifter (skatter), är endast ett av flera möjliga medel att påverka transportkonsumenternas beteende. Andra medel är planering och information, riktlinjer för investeringar och resursfördelning samt restriktioner för enskilda beslut. Trafikavgifter bör också betraktas som ett generellt trafikpolitiskt medel som är mindre lämpat för selektiva åtgärder för särskilda grupper.

Begreppet *kostnadsansvar* har i den trafikpolitiska diskussionen givits olika innebörd i olika sammanhang. Utredningen har skilt mellan två olika begrepp: dels ett individuellt ansvar för de samhällsekonomiska marginalkostnader som en viss resa eller transport medför, dels en kollektiv skyldighet att svara för vissa totala budgetutgifter som det allmänna har för en trafikgren eller trafiksektor. Med termen kostnadsansvar avser utredningen denna senare definition som även benämns betalningsskyldighet.

De båda begreppen anknyter till olika syften med trafikavgifter – att påverka transportkonsumenternas beteende och att ge samhället vissa inkomster.

Då det gäller *beteendepåverkan* har utredningen diskuterat ett antal tänkbara mål:

- effektivt utnyttjande av resurserna inom trafiksektorn och av samhällets övriga resurser
- ökad trafiksäkerhet
- begränsning av miljöstörningar
- energihushållning
- samklang med övriga samhällspolitiska mål bl. a. fördelningspolitiska, regionalpolitiska och arbetsmarknadspolitiska.

Trafikavgifter baserade på de samhällsekonomiska marginalkostnaderna är en viktig princip för att uppnå samhällsekonomisk effektivitet vid ett decentraliserat beslutsfattande. I det individuella ansvaret för samhällsekonomiska marginalkostnader ingår alla kostnader som uppstår vid en resa eller transport. De privatekonomiska kostnaderna bärs direkt av transportkonsumenten. Det är de kostnader som är externa i förhållande till denne som är av intresse i avgiftssammanhang, dvs. kostnader för bl. a. vägunderhåll, trängsel och trafikolycksfall.

Ett kostnadsansvar i bemärkelsen *betalningsskyldighet* syftar primärt till att ge samhället vissa totala inkomster. För ett affärsverk som SJ utgör också kravet ett incitament till att effektivisera och rationalisera verksamheten. För vägtrafiken finns inte någon organisatorisk enhet som svarar för den verksamhet vars kostnader skulle omfattas av en eventuell betalningsskyldighet.

För en betalningsskyldighets principiella omfattning har tre alternativa synsätt diskuterats:

a. Transportkonsumenterna skall betala trafikavgifter som svarar enbart mot de marginella samhällsekonomiska kostnaderna för trafiken.
b. Summan av trafikavgifterna från ett visst trafikkollektiv skall vara minst så stor att den svarar för samhällets utgifter för motsvarande trafikkollektiv.
c. Summan av trafikavgifterna skall minst uppgå till de samhällsekonomiska totalkostnader som trafiken förorsakar.

Synsättet a innebär att avgifter för betalningsskyldighet och beteendepåverkan sammanfaller.

Alternativet c innebär att trafikens betalningsskyldighet skulle omfatta de totala samhällsekonomiska kostnader som kan anknytas till kollektivet i fråga. Detta är emellertid en omöjlig utgångspunkt eftersom det förutsätter jämförelse av två samhällen med och utan t. ex. biltrafik, vilket inte kan ske med tillräcklig precision och inte heller kan sammanfattas i ett enkelt kostnadsbegrepp.

Alternativet b är det som närmast anknyter till nu gällande tolkning av kostnadsansvarsbegreppet och utredningen har stannat för att det i första hand är detta alternativ som bör redovisas och diskuteras.

Av betydelse för bedömning av trafikavgifternas effekter är kunskap om *priskänsligheten* inom transportsektorn. Även om denna kunskap är bristfällig har utredningen på grundval av egna och andras studier emellertid funnit att den kortsiktiga priskänsligheten allmänt sett är låg. För persontrafik på järnväg har dock en avsevärt högre priskänslighet noterats vid vissa försök. Även den s. k. korspriselasticiteten, dvs. effekten på ett trafikmedel vid prisförändring på ett annat, måste som regel bedömas vara låg. Denna låga priskänslighet innebär att effektivitetsförlusten blir liten om man måste sätta ett högre pris än vad som motsvarar de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Däremot uppstår stora fördelningspolitiska konsekvenser om man vill använda priset för att uppnå en viss trafikreduktion. Den låga korspriselasticiteten innebär att t. ex. enbart höjda trafikavgifter på vägtrafiken har liten inverkan på omfattningen av järnvägstrafiken.

Vägtrafiken (huvudavsnitt II)

För sina överväganden om beteendepåverkande avgifter, har utredningen sökt beräkna de *samhällsekonomiska marginalkostnaderna för vägtrafiken*. Beräkningarna avser främst metoder och avgränsning av kostnadsposter men har också genomförts för 1976. De angivna värdena avser genomsnitt för olika fordon, vägar, tider, väglag etc. Marginalkostnaderna varierar i verkligheten avsevärt runt dessa medelvärden och även inom de olika fordonsgrupper för vilka beräkningarna genomförts. Sett i stort är de högre i tätorter och lägre i glesbygder.

Marginalkostnaderna har ansetts bestå av fem olika kostnadsslag. Margi-

nella *vägunderhållskostnader* består främst av slitage från dubbdäck och underhållskostnader på grund av höga axellaster. För de tyngre fordonen ökar underhållskostnaden snabbt med ökad axellast. Kostnaderna för *trafikövervakning* har i princip antagits öka proportionellt med trafikvolymen och således ingår större delen av polisens kostnader för övervakningen i marginalkostnaden. Trängselkostnaderna är ett uttryck för den inverkan ett tillkommande fordon har på övriga fordons färdhastighet. Kostnaden är ett netto mellan ökad tidsåtgång och minskade fordonskostnader vid lägre körhastighet. De marginella *olyckskostnaderna* är ett uttryck för den samhällsekonomiska kostnad som ett tillkommande fordon medför. I kostnaden ingår sjukhusvård, produktionsbortfall, egendomsskador och administration. Justering görs för de marginella försäkringskostnaderna. *Miljökostnader* uppstår genom trafikbuller och avgasutsläpp men någon kvantifiering har inte gått att göra.

De samhällsekonomiska (externa) marginalkostnaderna enligt utredningens beräkningar för 1976 framgår av tabellen (öre per fordonskm):

Fordonsslag	Pb	Lätt lb	Tung lb	Tung lb + släp	Buss
Vägunderhåll	0,4	0,4	5,1	10,2	5,1
Trafikövervakning	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Trängsel	0,5	0,5	1,0	1,5	1,0
Olyckor	8	9	11	15	18
Miljöstörningar	+	+	+	+	+
Summa avrundat	10	11	18	28	25

I enlighet med direktiven har utredningen gjort en inventering och analys av olika budgetposter som bör ingå i en eventuell *betalningsskyldighet för vägtrafiken*. De kostnadsposter som är aktuella avser nu de totala budgetmässiga utgifterna. De avgränsningar som gjorts är följande.

Utgifter för *statlig väghållning* omfattar vägverkets kostnader för investering i och underhåll av de allmänna vägarna. Vidare ingår utgifterna hos AMS för beredskapsarbeten i gator och vägar.

För den *kommunala väghållningen* tas med dels statsbidragen till statskommunvägar, dels de kostnader kommunerna har för statskommunvägarna utöver statsbidraget. Vidare bör vägtrafiken betala för en grupp vägar som trafikmässigt ligger mellan entrégatorna och de allmänna vägarna. Denna grupp är emellertid svår att entydigt definiera varför uppgiften får beräknas schablonmässigt. För de *enskilda vägarna* tas upp statsbidraget till dessa vägar.

Trafikövervakning och administration m. m. domineras av utgifterna för polisens trafikövervakning. Därtill kommer utgifterna för delar av ett antal statliga myndigheter som är sysselsatta med vägtrafikfrågor. Dessa poster

ansluter sig till vad som tidigare avräknats mot automobilskattemedelsfonden.

Utgifterna för *vård av trafikolycksfall* bärs främst av landstingen men bör inräknas i betalningsskyldigheten. I posten inräknas direkt sjukhusvård men även eftervård och rehabilitering. Däremot ingår inte kostnader för t. ex. produktionsbortfall.

Vägtrafikens *miljöstörning* är principiellt betydande. Det är främst utgifter till följd av buller och avgasutsläpp som är aktuella. Dock finns inget underlag för att värdera vilka utgifter för det allmänna som dessa faktorer orsakar men forskning pågår som i en framtid eventuellt kan ge underlag. Beträffande buller har trafikbullerutredningen redovisat förslag till ett åtgärdsprogram som, om det realiseras, leder till utgifter vilka skall ingå i betalningsskyldigheten.

Vägtrafikens eventuella, *totala betalningsskyldighet* utgörs av summan av dessa utgiftsposter. För att beloppsmässigt exemplifiera betalningsskyldigheten har kostnaderna för budgetåret 1976/77 eller året 1976 beräknats och uppgår till 5,6 miljarder kr. Det bör observeras att miljöutgifterna inte har kunnat kvantifieras varför det angivna beloppet utgör ett minimum.

Mot bakgrund av den skillnad i avgifter som blir följden av dels önskemålet om rörliga avgifter baserade på de samhällsekonomiska marginalostnaderna – totalt ca 5 miljarder kr. 1976 – dels krav på ytterligare intäkter från vägtrafiken diskuterar utredningen hur denna restpost bäst skall täckas genom *avgiftssystemets utformning*. Utredningen förordar därvid fordonsskatt och accis och berör även vilka andra styrmöjligheter som dessa avgiftsformer är lämpade för. Den rörliga avgiften bör alltså så väl som möjligt ansluta till den samhällsekonomiska marginalkostnaden.

Eftersom marginalkostnaderna i *tätorter* är högre än de beräknade genomsnitten anser utredningen tilläggsavgifter där vara befogade. Former för sådana tilläggsavgifter diskuteras, t. ex. parkeringsavgifter och tullavgifter. Det konstateras att bedömningar kring tilläggsavgifter måste vara kommunala angelägenheter men att vissa lagändringar erfordras för att kommuner skall kunna använda sådana styrmedel.

Eftersom marginalkostnaderna i *glesbygd* är lägre än genomsnittet anser utredningen att lägre avgifter där är befogade. Lämpligen anknyter man en differentiering av bensinskatten liksom kilometerskatten för lätta fordon till stödområdesindelningen, vilket också står i överensstämmelse med de allmänna regionalpolitiska målen. För tunga fordon bör någon differentiering inte göras.

Järnvägstrafiken (huvudavsnitt III)

Järnvägstrafiken diskuteras i allt väsentligt utifrån SJ:s förhållanden. Inledningsvis redogörs för innehållet i det nuvarande kostnadstäckningskravet på SJ. Det konstateras att järnvägstrafiken har en mycket större andel

fasta kostnader än vägtrafiken och detta gäller i synnerhet för bannätskostnaderna. SJ:s totala kostnader 1976 uppgick till 4,1 miljarder kr., varav bannätskostnaderna (drift och underhåll) utgjorde knappt 1 miljard kr.

Mot bakgrund av en översiktlig redogörelse för SJ:s besluts- och kostnadsstruktur görs därefter en genomgång av de *samhällsekonomiska marginalkostnaderna för utnyttjandet av bannätet.* Dessa beräknas till sammanlagt ca 270 milj. kr. 1976. Det innebär att de fasta bannätskostnaderna sedan driftersättningens andel frånräknats uppgår till ca 600 milj. kr. SJ:s belastning utöver de marginella kostnaderna är därmed procentuellt sett avsevärt högre än vägtrafikens.

En avlastning av en del av de fasta kostnaderna skulle göra det möjligt för SJ att i högre grad än nu sätta *priser som ansluter* till *marginalkostnaderna.* För att bedöma effektivitetsvinsterna härav analyserar utredningen först effekten av en generell taxesänkning utifrån vissa antaganden om bl. a. priskänsligheten. Det konstateras därvid att en klar men relativt begränsad effektivitetsvinst uppstår. Mer betydande vinster kan emellertid göras om SJ:s åtgärder i stället inriktas på sådana områden där marginalkostnaderna är låga, priskänsligheten hög eller det eljest finns möjlighet att med begränsat bidragsbehov utveckla järnvägstrafiken där den har en väsentlig uppgift också i framtiden. Utredningen har skisserat två olika prissättningssystem för persontrafiken som direkt tar sikte på effektivitetsaspekten och har dessutom tagit upp de långsiktigt syftande förslag som lades fram i utredningens första betänkande angående person- och godstrafiken. Dessa riktade åtgärder som var för sig eller tillsammans bedöms kunna medföra betydande effektivitetsvinster med ett måttligt behov av tillskottsmedel kan kort sammanfattas enligt följande.

En trafik i samverkan i persontrafik underlättas genom en *huvudtaxa* mellan i princip kommuncentra enligt förslag i utredningens första betänkande. Den tänkes i ett första steg omfatta SJ:s tåg och bussar och på sikt även andra bussföretag. För lokal trafik behövs en lokaltaxa.

Persontaxan kan göras mer efterfrågeanpassad genom tidsmässiga och eventuella förbindelsebaserade *rabatter.* Ett sådant system bör sannolikt införas stegvis för att effekterna skall kunna bedömas. En mer allmän användning av en efterfrågeinriktad taxa kräver sannolikt en förändring av taxesystemet till typ huvudtaxa.

Nuvarande rabattsystem förenklas genom ett nytt *lågprisrabattkort.* Denna åtgärd behöver inte kopplas samman med de övriga utan kan genomföras separat men kan också med fördel kombineras med en övergång till en huvudtaxa.

Samverkan mellan landsvägs- och järnvägstrafik är en nödvändig förutsättning för ett effektivt *godstransportsystem* i framtiden. En satsning på utveckling av samverkanssystem och på nödvändig teknik bör göras. En inriktning bör därvid vara att satsa på kombinerade transporter av enhetslaster enligt utredningens tidigare förslag. En attraktiv prissättning bör skapas

för sådana transporter och garantier ges för långsiktig trygghet för de transportörer som satsar på denna teknik. En form för detta är att skapa en offentlig taxa – linjetariff.

Det måste ankomma på SJ att detaljutreda och utforma de skisserade åtgärderna liksom att göra bedömningar av såväl de företagsekonomiska som de samhällsekonomiska utfallen samt att till regeringen redovisa förslag till åtgärder och ange behov av tillskottsmedel.

Utredningens huvudförslag (huvudavsnitt IV)

För *vägtrafiken* har utredningen definierat en kollektiv betalningsskyldighet som för 1976 motsvarade 5,6 miljarder kr. Samtidigt uppgick beskattningen av vägtrafiken till 7,2 miljarder kr. och en ytterligare höjning av beskattningen har aviserats. Utredningen anser därför att kostnadsansvaret som begrepp har begränsad betydelse för statsmakternas beslut om vägtrafikbeskattning. Inom vägtrafiken finns inte heller någon organisatorisk enhet som kan åläggas ett samlat ansvar för vägtrafikens kostnader. Utredningen föreslår därför att kostnadsansvaret som begrepp slopas för vägtrafiken och att beskattningen prövas fritt med utgångspunkt från alternativa beskattningsmöjligheter m. m. En utgångspunkt för beskattningen skall dock vara de samhällsekonomiska marginalkostnaderna, vilka definierats av utredningen.

För *järnvägstrafiken* betonas att kravet att täcka de totala kostnaderna utgör ett viktigt incitament att effektivisera och rationalisera verksamheten. Kostnadsansvar i äldre bemärkelse bör dock slopas även för järnvägstrafiken. Kostnadstäckningskravet utformas i stället så att kostnaderna skall täckas med intäkter som emellertid även kan bestå av olika former av ersättningar från det allmänna för utförda prestationer.

Ett för landtransportsektorn *gemensamt kostnadsansvar* kan övervägas även om kostnadsansvaret för de enskilda trafikgrenarna föreslås bli slopat. Det är nämligen ytterst en fråga om avvägningar inom landtransportsektorn. Utredningen har beräknat att effektivitetsvinsterna vid en överflyttning av medel från vägtrafiken till järnvägstrafiken är större än förlusterna. Genom möjligheterna till riktade åtgärder inom järnvägstrafiken bedömer utredningen det vara motiverat att SJ avlastas en del av de fasta kostnaderna. Den samhällsekonomiskt motiverade omfattningen av denna avlastning kan inte exakt bestämmas på grundval av det material som föreligger utan får grundas på SJ:s redovisningar av samhällsekonomisk nytta och företagsekonomisk belastning för den typ av riktade åtgärder utredningen har skisserat. En utgångspunkt bör dock vara att SJ avlastas minst 300 milj. kr. i 1976 års penningvärde. Hur denna avlastning skall finansieras anser emellertid utredningen vara en fråga som bör bedömas med utgångspunkt från effektivitetsförluster och fördelningspolitiska konsekvenser av olika finansieringsmöjligheter. Det sagda innebär att utredningen avvisar ett formellt

gemensamt kostnadsansvar. Till den däri liggande tanken om en förstärkt övergripande trafikplanering är emellertid utredningen positiv.

Utredningen har jämfört den nuvarande *fordonsbeskattningen* med de beräknade marginalkostnaderna. Jämförelsen avser främst de rörliga avgifterna – bensinskatt och kilometerskatt. Utredningen finner att den nuvarande nivån på dessa skatter är väl avvägd utom för dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar samt för bussar där avgiften är för låg. Vidare föreslår utredningen att bensinskatten sätts 20 öre lägre i inre stödområdet och 10 öre lägre i allmänna stödområdet samt att kilometerskatten för de lätta fordonen där anpassas i motsvarande grad.

I sin avslutande bedömning noterar utredningen bl. a. att utredningens förslag rörande SJ får vissa konsekvenser för de *enskilda järnvägarna.*

Remissyttrandena

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av rikspolisstyrelsen, postverket, statens järnvägar (SJ), statens vägverk (VV), statens trafiksäkerhetsverk (TSV), sjöfartsverket, luftfartsverket, transportnämnden, bussbidragsnämnden, statskontoret, riksrevisionsverket (RRV), riksskatteverket (RSV), statens naturvårdsverk (SNV), näringsfrihetsombudsmannen (NO), statens pris- och kartellnämnd (SPK), arbetsmarknadsstyrelsen (AMS), statens planverk, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Östergötlands, Kalmar, Jönköpings, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Kopparbergs, Västernorrlands och Norrbottens län, AB Svenska Godscentraler (ASG), Bilspedition AB, Centralorganisationen SACO/SR, Kungl. Automobil Klubben (KAK), Landsorganisationen i Sverige (LO), Landstingsförbundet, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Motormännens Riksförbund (M), Näringslivets trafikdelegation (NTD), Statsanställdas förbund (SF), Stockholms kommun, Stockholms läns landsting, Svenska busstrafikförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen (SLTF), Svenska transportarbetareförbundet, Svenska vägföreningen, Svenska åkeriförbundet (SÅ), Sveriges bilindustri och bilgrossistförening, Sveriges Speditörförbund och Tjänstemännens centralorganisation (TCO). Yttranden har även avgetts av Arjeplogs kommun, Dagligvaruleverantörers Förbund, Föreningen Rädda Järnvägen, Göteborgs kommun, Göteborgsregionens kommunalförbund, Jokkmokks kommun, Järnvägsfrämjandet i sydöstra Skåne, Scandinavian Airlines System (SAS) och Linjeflyg AB (LIN) i ett gemensamt yttrande, Svenska konsultföreningen och Åkeriföretagarnas centralförbund.

Utredningen har utöver direktiven angett vissa allmänna utgångspunkter för sina förslag. Flertalet remissinstanser delar dessa synpunkter eller lämnar dem utan kommentarer. Några remissinstanser anser emellertid att utredningen utgått från ett alltför snävt avgränsat mål för trafikpoliti-

ken.

Statskontoret menar att de i och för sig nödvändiga samhällsekonomiska beräkningarna, som presenteras i utredningen, måste kopplas till frågan om vilka mål som samhället vill uppnå med trafiken. En naturlig utgångspunkt hade därvid varit, att utredningen analyserat de problem som idag är förknippade med trafiken och vilka trafikantgrupper som ev. skulle kunnat få en från trafiksynpunkt förbättrad situation. Utredningen skulle utifrån denna inventering sedan kunnat presentera olika alternativ baserade på olika samhälleliga mål såsom tillfredsställande infrastruktur i glesbygderna, mindre antal omkomna och skadade i trafiken, jämnare inkomstfördelning, effektivare energisparande, stöd åt handikappade etc. *Motormännens Riksförbund* framhåller bl. a. "att det är viktigt att den trafikpolitik som utformas inte behandlar trafiken som en isolerad företeelse. Trafikpolitiken måste ha ett sammanhang med andra samhälleliga målsättningar inom regionalpolitiken, energipolitiken, kulturpolitiken, näringspolitiken, utbildningspolitiken osv.". Liknande synpunkter framförs även av *Göteborgs kommun, länsstyrelserna i Kalmar, Kopparbergs, Norrbottens och Uppsala län, LO, Landstingsförbundet, LRF, RRV, Svenska vägföreningen* och *TCO*.

Utredningens förslag att k o s t n a d s a n s v a r e t – i den bemärkelse som avses i 1963 års trafikpolitiska beslut – skall slopas för vägtrafiken och järnvägstrafiken och att b e s k a t t n i n g e n a v v ä g t r a f i k e n skall prövas fritt med utgångspunkt från alternativa beskattningsmöjligheter m. m. tillstyrks eller lämnas utan erinran i det övervägande flertalet yttranden. Några remissinstanser, bl. a. *ASG, Bilspedition AB, KAK, M, MHF, Svenska vägföreningen, SÅ, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* och *Sveriges Speditörförbund*, avstyrker emellertid utredningens förslag. Exempelvis framhåller ASG bl. a. att när det gäller påverkan från samhällets sida genom beskattning av vägtrafiken bör målet i första hand vara att realisera den av 1953 års trafikutredning lanserade kostnadsansvarighetsprincipen, vilken förhållandevis allmänt accepterats som ett uttryck för vad som kan anses rätt och rimligt. Vägtrafiken bör således genom skatter belastas med de budgetutgifter för det allmänna som blir en följd av trafiken. Prissättningen på transporttjänster och konsumenternas transportbeslut kommer härigenom att anpassas till de samhällsekonomiska kostnadsförutsättningarna. Kostnadsansvarighetsprincipen bör bestämma totaluttaget av skatter från vägtrafiken.

Ytterligare några remissinstanser uttrycker viss tveksamhet bl. a. *statskontoret, NO, NTD, länsstyrelserna i Kalmar län och Malmöhus län* och *Svenska transportarbetareförbundet*. Statskontoret framhåller att "Utredningen menar att kostnadsansvaret för järnvägstrafiken bör slopas. Statskontoret har svårt att se, att så sker i och med avlastningen om 300 milj. kr. Verket kan vidare konstatera att utredningens förslag inte innebär någon förändring av SJ:s roll och funktion i transportsystemet. SJ förutsätts t. ex. alltjämt vara ett affärsdrivande verk och utredningen behandlar inte den kritik som i den

trafikpolitiska debatten har riktats mot SJ. Detta har bl. a. gällt SJ:s brist på samhällsekonomisk helhetssyn med vidhängande svårigheter till samarbete med länsstyrelser och kommunala organ i trafikplaneringshänseende, bl. a. i frågor om utnyttjande av befintligt bannät. Enligt statskontorets uppfattning bör SJ och dess plats i ett nytt trafikpolitiskt system bli föremål för förnyad utredning".

NO har i stort inte några invändningar mot utredningens analyser av kostnads- och intäktsförhållandena för vägtrafiken m. m. och dess beräkningar av ett underlag för avgiftssättning. Ett fullföljande av utredningens tankegångar synes enligt NO inte innefatta mera drastiska förändringar av förutsättningarna för företagen inom vägtrafiken. Det finns dock risk för att ett slopande av principen om ett trafikgrensvis kostnadsansvar av finanspolitiska eller andra skäl leder till ett ökat "överuttag" från bilismen. Detta kan medföra osäkerhet i företagens långsiktsplanering.

Länsstyrelsen i Kalmar län framhåller att, "Trafikpolitiska utredningen inte har tagit upp till behandling frågan om avvägningen mellan kollektiv trafik och privat trafik. Utfallet av denna avvägning blir emellertid av stor betydelse både samhällsekonomiskt och för den statliga budgeten. Eftersom dessa övergripande målsättningar saknas, har den av utredningen förda diskussionen om olika trafikgrenars kostnadsansvar ett mer begränsat värde. Den kollektiva trafik som SJ tillhandahåller kan sålunda svårligen jämföras med vägtrafiken i dess helhet. Länsstyrelsen anser att först när ett mål för den kollektiva trafikens omfattning lagts fast, blir det möjligt att diskutera ett kostnadsansvar för privattrafiken, både vad avser person- och godstrafik."

Svenska transportarbetareförbundet vill för sin del principiellt fastslå "att fiskala särbelastningar bör påföras samtliga trafikgrenar på ett likartat, icke-diskriminerande sätt. Förbundet anser även att denna del av avgiftsbelastningen på sikt bör göras till föremål för särskild redovisning och i princip särskilt politiskt beslut, omfattande hela trafiksektorn. Därvid bör även utlandskonkurrensen tas i beaktande. Alternativt bör av konkurrensneutralitetsskäl den fiskala särbelastningen inskränkas att omfatta enbart den icke-yrkesmässiga vägtrafiken. Motiveringen för en sådan differentiering skulle vara att emedan priskänsligheten förutsätts vara låg inom privatbilssektorn torde den långsiktiga korspriselasticiteten vara relativt hög inom den priskonkurrerande sektorn".

Av de remissinstanser som i sina yttranden behandlat frågan om en ev. gemensam betalningsskyldighet för väg- och järnvägstrafiken har praktiskt taget samtliga avstyrkt införande av en sådan. En del av dessa, bl. a. *NTD*, *SÅ* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening*, har samtidigt ifrågasatt utredningens slutsats att, inom vissa gränser, effektivitetsvinsten för järnvägstrafiken skulle överstiga motsvarande förluster för vägtrafiken vid en överföring av resurser från vägtrafiksektorn till järnvägstrafiksektorn. Andra remissinstanser, bl. a. *SF* och *SACO/SR*, anser å andra sidan att utredningen har underskattat effektivitetsvinsterna av en minskad

belastning av järnvägstrafiken och överskattat effektivitetsförlusterna av en ökad belastning av vägtrafiken.

Utredningens förslag, att SJ skall avlastas fasta kostnader motsvarande minst 300 milj. kr. i 1976 års priser för att göra det möjligt att i högre grad än nu sätta priser som ansluter till marginalkostnaderna, har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av det stora flertalet remissinstanser. *KAK, NTD, Svenska vägföreningen, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* samt *Sveriges Speditörförbund*, avstyrker dock förslaget, medan *SÅ* anser sig inte kunna ta ställning till förslaget "eftersom tyvärr ingen redovisning lämnats för vilka effektivitetsförluster och fördelningspolitiska konsekvenser, som följer av olika finansieringsmöjligheter".

NTD framhåller att "Riktade åtgärder inom järnvägstrafiken är beroende av om SJ kan lämna underlag beträffande de ekonomiska förutsättningarna för och inriktningen på kombinerade transporter av enhetslaster".

Svenska vägföreningen framhåller att det är "principiellt riktigt att man eftersträvar att låta kostnadsansvaret både för järnvägstrafik och landsvägstrafik motsvara de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Att däremot, som utredningen föreslår, vidta denna åtgärd enbart för järnvägstrafiken när ca 90 % av persontransportarbetet och 50 % av varutransportarbetet i landet går på landsväg är enligt föreningen inte acceptabelt. En sådan åtgärd skulle gynna sådana person- och varutransporter som har faktisk tillgång till järnväg på bekostnad av dem som inte har tillgång till järnväg.

Utredningens förslag är också så oprecisa att de sammantagna med den växande andelen olönsam bandelstrafik enligt föreningens mening skulle försvåra en önskvärd effektivisering av SJ.

Utredningen redovisar som motiv för förslaget om avlastning av SJ:s kostnader att priskänsligheten är betydligt högre för järnvägstrafik än för landsvägstrafik.

Vägföreningen anser att utredningens bedömning av priskänslighetsförhållandena är riktig. Det är dock beklagligt att utredningen inte har gjort någon närmare analys av orsakerna till de priskänslighetsskillnader som redovisas. Det torde sålunda vara rimligt att den mycket låga priskänsligheten för bilismen för en höjning av bensinpriset beror på att alternativa transportmedel till personbil resp. lastbil i de allra flesta fall saknas. Eftersom arbetsresor och andra uppenbara nyttoresor med personbil utgör en dominerande del av bilresorna är en bilist i många fall tvungen att låta kostnadshöjningar på t. ex. drivmedel drabba andra delar av sin privata konsumtion än transporterna.

Utredningens samhällsekonomiska analys ger enligt vägföreningen vid handen att man borde förorda sänkta avgifter både för järnvägstrafik och landsvägstrafik. Likaså är föreningen principiellt positiv till ökade investeringsresurser till både järnvägstrafik och landsvägstrafik. För järnvägens del bör sådana resurser i första hand användas till att skapa effektiva förutsättningar för att fylla sin enligt utredningen viktigaste framtida uppgift –

masstransporter och trafik mellan centra."

Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening anför att "vill man avlasta SJ 300 miljoner kr. är detta en allmänpolitisk bedömning som får avvägas mot andra anspråk. Om SJ skall ges ökade resurser anser vi att dessa skall ges i form av medel till investeringar. SJ får då själva satsa pengarna där man anser sig har bäst nytta av dem. Vi avstyrker förslaget om en subventionering av SJ:s driftkostnader".

Många av de remissinstanser som tillstyrker att SJ avlastas vissa fasta kostnader stryker under vad utredningen framhållit, att beloppets exakta storlek får bestämmas på grundval av vad SJ kan redovisa beträffande samhällsekonomisk nytta och företagsekonomisk belastning för den typ av riktade åtgärder som utredningen skisserat.

SJ framlägger i sitt yttrande ett förslag till prissänkningar på persontransporter, innebärande att "huvudtaxan sätts till hälften av nuvarande t. o. r.-pris, reducerat med 15 %, och att ett lågprisrabattkort inrättas, som ger 40 procents rabatt på detta pris måndagar-torsdagar och lördagar. Kortpriset föreslås till 75 kr. i 2 klass". Det beskrivna förslaget till lågprisrabattkort och ny huvudtaxa beräknas av SJ medföra en företagsekonomisk resultatförsämring av storleksordningen 150 milj. kr., inkl. de särskilda förmånerna för pensionärer och studerande.

RRV framhåller att de principer utredningen föreslår beträffande avgiftssättningen leder "till att SJ bör avlastas kostnaderna för bannätet. Detta medför att kostnader för baninvesteringar och banunderhåll bör finansieras genom direkta anslag i likhet med vad som gäller för väginvesteringar och vägunderhåll. Nuvarande krav på avskrivning och förräntning av medel till investeringar i bannätet bör därvid slopas".

Liknande synpunkter framförs av bl. a. *SF, Föreningen Rädda Järnvägen* och *Järnvägsfrämjandet i sydöstra Skåne.*

Ett antal remissinstanser ifrågasätter utredningens slutsats och uttalande att avgiftssystemen inom såväl sjö- som luftfarten i princip inte påverkas av utredningens förslag till avlastning av SJ:s fasta kostnader eller av utredningens andra förslag till reformer. *Luftfartsverket* framhåller bl. a. att utredningen inte behandlat frågan om vilka effektivitetsökningar som kan uppstå för andra trafikslag vid en motsvarande avlastning av fasta kostnader som föreslagits för järnvägen. Verket anför vidare att utredningen inte heller tagit upp frågan om vilken inverkan en taxesänkning för järnvägen, möjliggjord genom den föreslagna kostnadsavlastningen, skulle få på konkurrensen mellan järnväg och andra transportmedel än bil och därmed för trafikfördelningen mellan transportgrenarna. Enligt verkets mening är det uppenbart att den principiella skillnaden i utformningen av kostnadsansvaret mellan järnväg och flyg kan få effekter, som skulle kunna leda till en samhällsekonomiskt mindre effektiv trafikfördelning. Verket framhåller dock att effekten totalt sett kan väntas bli liten, eftersom luftfartens trafikavgifter "utgör en mindre del av det pris den

slutliga konsumenten av transporttjänster har att betala – i normalfallet mellan 10 och 15 procent". *SAS-LIN* betonar dock "att det totala utgiftsuttaget från luftfartsverkets sida allvarligt påverkar det pris flygbolagen måste ta ut av trafikanterna. Dessa avgifter utgör för många linjer 20–30 % av intäkterna. Utredningen anger att man har dålig kunskap om prisets påverkan på efterfrågan inom transportsektorn. Såväl SAS som LIN har dock funnit att priskänsligheten är väsentlig och då framför allt hos de marginella trafikanter som vi nu söker nå med vår lågprispolitik".

Luftfartsverket framhåller slutligen att "verket skulle finna det naturligt om utredningen om vissa frågor beträffande luftfartens roll i en samordnad trafikpolitik bland andra frågor som anknyter till dess uppgifter räknade de av verket påtalade problemen med att samordna avgiftspolitiken så att den inte leder till en samhällsekonomiskt ineffektiv fördelning av transporter mellan olika trafikgrenar".

Sjöfartsverket beklagar "att det för statsmakternas trafikpolitiska ställningstaganden ytterst betydelsefulla och ambitiösa arbete som utredningen utfört inte kunnat ges en mera allmän och principiell inriktning som omfattar alla trafikgrenar". Verket önskar således att en mer samlad bedömning skall ske av kostnadsfrågorna inom transportsektorn. "Sammanfattningsvis vill sjöfartsverket sålunda framhålla att det även ifråga om sjöfarten är nödvändigt med samhällsekonomiska hänsyn och bedömningar i olika avseenden. Trafikpolitiska utredningens principiella resonemang och avvägningar i dessa delar beträffande landtransportsektorn kan emellertid inte utan särskilda analyser och värderingar "översättas" för tillämpning inom sjöfartssektorn. Med hänvisning bl. a. till de synpunkter som hittills anförts i detta yttrande vill sjöfartsverket vidare påstå att utredningens konstaterande att dess synpunkter och förslag inte skulle ha några konsekvenser för bl. a. sjöfarten, är svårt att f. n. bekräfta".

Sjöfartsverket anser sig också, efter att ha studerat direktiven till sjöfartspolitiska utredningen "ha anledning befara att inte heller när sjöfartspolitiska utredningens betänkande föreligger kommer statsmakterna att ha tillgång till det genomarbetade underlag av tillräcklig bredd som krävs för den mera specificerade utformningen av en trafikpolitik som täcker samtliga transportgrenar och samtidigt tar hänsyn till de speciella förhållanden som gäller för var och en av dessa".

Även *NO, SPK, länsstyrelserna i Jönköpings, Malmöhus* och *Norrbottens län* samt *Svenska transportarbetarförbundet* framhåller att konsekvenserna för sjöfarten och luftfarten av ett genomförande av utredningens förslag bör undersökas.

När det gäller avgiftssystemets utformning för vägtrafiken tillstyrker det helt övervägande antalet remissinstanser utredningens förslag att den rörliga avgiften så väl som möjligt bör ansluta till den samhällsekonomiska marginalkostnaden. Några remissinstanser, *M, MHF* och *Svenska kommunförbundet*, uttrycker dock tveksamhet till förslaget.

M framhåller att "förbundet delar utredningens åsikt att det är önskvärt att medvetandegöra den enskilde trafikanten på varje resas kostnader. Förbundet kan därför se en omläggning av den nuvarande beskattningen i riktning mot mer rörliga skatter och färre fasta skatter, t. ex. genom att fordonsskatten överförs till bränslepriset. Däremot är förbundet skeptiskt till att beskattning utnyttjas mer i syfte att styra medborgarnas beteenden än till att finansiera skäliga utgifter".

MHF anser att "utredningens hela resonemang och principer om samhällets marginalkostnader inom samfärdselsektorn torde för gemene man te sig alltför teoretiska och svåra att förstå. Man kan därför inte förvänta att avgiftsuttag delvis grundat på spekulativa och svagt underbyggda ekonomiska teorier skall kunna vinna förankring hos dem som drabbas av dessa avgifter".

Svenska kommunförbundet anför att "den av utredningen redovisade teorin för marginalkostnader skulle kanske kunna accepteras om den läggs till grund för en avgiftssättning som enbart syftar till ett effektivt utnyttjande av befintliga trafikanläggningar. I praktiken kan den dock knappast tillämpas när det gäller vägtrafiken. Utredningen har också visat att det inte är möjligt att fastställa marginalkostnaderna med nöjaktig säkerhet. Avgifterna bör därför enligt styrelsens uppfattning i stället inriktas på att ge en samhällsekonomiskt riktig och effektiv dimensionering och differentiering av transportapparaten.

De samhällsekonomiska marginalkostnaderna saknar enligt styrelsens uppfattning intresse som underlag för trafikpolitiska beslut. De kan dock vara av visst värde som underlag för diskussioner om styrmedel för avvägning mellan biltrafik och busstrafik".

Ytterligare några remissinstanser, bl. a. *ASG, Bilspedition AB, LO, luftfartsverket* och *vägverket*, ifrågasätter om inte de rörliga trafikavgifterna helt eller delvis borde inkludera beräknade framtida investeringskostnader för vägar i enlighet med 1953 års trafikutrednings och bilskatteutredningens förslag.

Av det stora antal remissinstanser som ställer sig positiva till utredningens förslag att de rörliga avgifterna för vägtrafiken så väl som möjligt bör anpassas till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna, betonar praktiskt taget samtliga osäkerheten i utredningens beräkningar av de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för olika fordonskategorier. Flertalet anför även kritiska synpunkter beträffande olika kostnadsposter som utredningen redovisat eller utelämnat i sina beräkningar av de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Det gäller bl. a. beräkningen av vägunderhålls-, trafikövervaknings- och trängselkostnader samt utelämnande av miljökostnader och av produktionsbortfall och s. k. humanvärde vid beräkning av trafikolyckskostnaderna.

Statens naturvårdsverk framhåller bl. a. att "de förslag som utredningen lämnar avser framför allt att påverka fördelningen mellan väg- och järnvägstrafik i stort vilket endast ger marginella miljöeffekter. Utredningen konsta-

terar också att det krävs särskilda åtgärder för att komma till rätta med miljöproblemen i tätorter. Förslag på lämpliga åtgärder eller krav på vägtrafiken för att lösa dessa problem lämnar dock inte utredningen." Verket föreslår ett antal åtgärder och "att verket bör få ansvaret att bli föreskrivande myndighet i de miljövårdsfrågor som gäller vägtrafiken".

SPK anser att "prissättning efter marginalkostnader i enskilda fall kan innebära prisökningar som står i strid med samhällets stabiliserings- och fördelningspolitiska målsättningar", vilket måste beaktas. SPK framhåller vidare att "enligt nämndens mening bör i första hand åtgärder vidtagas – av t. ex. investeringskaraktär – som syftar till att motverka konstaterade negativa effekter".

Likartade synpunkter anförs av bl. a. *statens planverk* och *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*.

Svenska transportarbetareförbundet framhåller att "förbundet vill, i detta sammanhang, särskilt påtala att transportprisets betydelse för transportefterfrågan trots försök av utredningen ännu inte utretts tillfredsställande i väsentliga avseenden. Utredningen har bl. a. med hjälp av tillgänglig SCB-statistik försökt belysa prissättningens betydelse för transportfördelningen mellan järnväg och lastbil. Det bör emellertid observeras att SCB-statistiken beträffande varutransporter med lastbil är stratifierat så att mindre företag och även små bilar har mindre sannolikhet att komma med i siffermaterialet, vilket döljer förhållandet att priselasticiteten inom denna del av marknaden på kort sikt är större än för den mer väletablerade delen av marknaden som främst omfattas av SCB-statistiken, medan den långsiktiga priselasticiteten är mer påfallande för större företag.

Utredningen har även diskuterat priskänsligheten för personbilstransporter, bl. a. i förhållande till kollektivtrafiken. Utredningen har emellertid enligt förbundets mening inte tillräckligt uppmärksammat att en, genomsnittligt sett, låg priskänslighet kan dölja stora variationer inom privatbilistkollektivet".

Förbundet anser att vissa undersökningsresultat bl. a. kan tolkas så att stora privatbilistgruppers priskänslighet har satts ur spel som ett resultat av inkomstbeskattningssystemet. Många bilister upplever därför enligt förbundet bilutnyttjandet till och från arbetet och i arbetet som en privatekonomisk vinst som dessutom förstärks genom marginalskatteeffekten. Förändringar i kollektivtaxan å andra sidan påverkar inte denna bedömning i samma omfattning. Förbundet anser att inkomstbeskattningssystemet bör ändras i dessa avseenden bl. a. för att återställa en väsentlig del av prismekanismen men även av rättviseskäl.

När det gäller den yrkesmässiga trafiken anser förbundet att de rörliga avgifternas storlek i förhållande till totalkostnaden är mycket mindre än för privatbilar och antagligen för liten för att få nämnvärd styreffekt. Förbundet förordar en förskjutning av avgiftssammansättningen i riktning mot högre inköpsavgift (accis) och högre årliga fordonsavgifter.

Vad beträffar de av utredningen beräknade samhällsekonomiska marginalkostnaderna för olika fordonskategorier uttrycker flera remissinstanser tveksamhet speciellt till beräkningarna av busstrafikens kostnader och till utredningens rekommendation att de rörliga avgifterna för dieseldrivna bussar bör höjas. Det gäller bl. a. *NO, länsstyrelserna i Stockholms, Kalmar, Malmöhus och Norrbottens län, statskontoret, Göteborgs kommun, Göteborgsregionens regionalförbund, Svenska busstrafikförbundet, Svenska kommunförbundet* och *SLTF*.

Busstrafikförbundet anser att utredningen har överskattat bussarnas marginalkostnader för vägunderhåll och trängsel. En halvering av de av utredningen redovisade beloppen skulle enligt förbundet vara rimligare. Förbundet anser också att utredningens redovisning av olyckskostnaderna är uppseendeväckande dåligt underbyggd. En central utgångspunkt för utredningens beräkningar har varit olika fordonsslags förekomst i polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada. Enligt busstrafikförbundets erfarenheter och gjorda undersökningar av olycksrisker inom busstrafiken är sannolikheten för att olyckor, i vilka bussar är inblandade, blir föremål för polisutredning större än för vägtrafikolyckor i allmänhet. Därtill kommer enligt förbundets mening, att det inte kan vara riktigt att påföra ett fordon kostnader för olyckor enbart av den anledningen att fordonet i en rapport har uppgivits inblandad i olycka.

Busstrafikförbundet framhåller vidare att en utgångspunkt för utredningens beräkning av vägtrafikens olyckskostnader har varit att den del av dessa kostnader, som inte belastar trafiken i form av försäkringspremier, i stället bör påföras i form av avgifter till det allmänna. En konsekvens av detta borde då bli en motsvarande reduktion av de allmänna socialförsäkringsavgifter, som nu bidrar till att täcka sådana kostnader. I ytterligare konsekvens med detta borde då också ligga att andra områden för mänskliga aktiviteter och beteenden, som också leder till olycks- och vårdkostnader, blir belastade med särskilda avgifter på motsvarande sätt. Enbart för vägtrafikens vidkommande borde det för övrigt i konsekvensens namn varit angeläget att andelsmässigt ha proportionerat ifrågavarande kostnader även på trafikantgrupper, som inte nås genom avgiftsuttaget på biltrafiken, t. ex. mopedister, cyklister och fotgängare till de andelar, som sådana kategorier varit inblandade i polisrapporterade vägtrafikolyckor. Även om särskilt betalningsansvar inte skulle komma ifråga för sådana trafikantgrupper borde inte deras andel i kostnaderna påföras andra grupper, dvs. bilistkollektivet.

Förbundet anser det uppenbart att de redovisade beräkningsresultaten inte bör kunna läggas till grund för några beslut om ändringar i vägtrafikbeskattningen. I den mån sådana ändringar ändå anses påkallade av allmänpolitiska skäl bör de enligt förbundets mening bedömas på grundval av de allmänpolitiska effekter som man önskar uppnå. Förbundet föreslår att frågan om slopande av nuvarande fordons- och kilometerskatt för bussar som enbart utnyttjas i yrkesmässig linje- och beställningstrafik tas upp till prövning och

pekar på att en motsvarande åtgärd genomförts i Norge.

I fråga om övriga fordonskategorier ifrågasätter bl. a. *KAK* om inte energipolitiska motiv talar för att beskattningen av dieseldrivna lätta fordon under 3,5 tons totalvikt bör vara oförändrad. *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* framhåller allmänt beträffande dieselbilarnas beskattning, att "eftersom beskattningen kommer att vara av avgörande betydelse för antalet dieselbilar i framtiden kan denna fråga inte avgöras enbart med utgångspunkt från om de betalar sina marginalkostnader beräknade enligt utredningens metod. Dieselbilarnas beskattning måste avgöras i ett större sammanhang där man samtidigt tar hänsyn till energi, miljö och ekonomi".

Av de remissinstanser som i sina yttranden behandlat utredningens förslag att införa en regional differentiering av bensinskatten och kilometerskatten för lätta fordon, är övervägande antalet remissinstanser tveksamma till förslaget. En minoritet – bestående av *Landstingsförbundet, LO, LRF, länsstyrelserna i Västernorrlands och Norrbottens län, RRV* och *statskontoret* – är positiva till förslaget. RRV framhåller dock att effekterna av den obetydliga differentiering som är praktiskt möjlig torde bli begränsade. LRF anför också bl. a., att "samtidigt måste vi konstatera att en differentiering ställer sig kostsam ur administrativ synpunkt och att här föreligger risk för olämpliga gränseffekter. Enligt LRF:s mening bör frågan om differentiering övervägas ytterligare. Därvid kan det visa sig mera ändamålsenligt att differentiera någon del av de fasta avgifterna på vägtrafiken såsom bilaccisen eller fordonsskatten.

I det fall pågående utredningsarbete skulle leda till att alla fasta avgifter på fordon ersätts med motsvarande höjningar av bensin- och kilometerskatter förutsätter LRF att reglerna utformas på ett sådant sätt att landsbygdsbefolkningen inte ytterligare belastas med ojämlika avgifter. Inom ett system med enbart rörliga avgifter finner vi det naturligt att aktualisera frågan om restitution av drivmedelskatt.

Enligt utredningen skall differentieringen begränsas till att omfatta bara personbilar. Sett ur regionalpolitisk synpunkt kan samma argument anföras för att sänka avgifterna också för tyngre fordon i dessa områden. För merparten av våra landsbygdsområden finns det inget alternativ till lastbilstransporter samtidigt som dessa naturligtvis förorsakar mycket mindre i trafiken och för miljön än på de hårdtrafikerade huvudvägarna i södra Sverige och i tätorterna".

Tveksamhet till förslaget och/eller önskemål om ytterligare utredning av frågan anförs av bl. a. *NO, NTD, SPK, länsstyrelserna i Kopparbergs och Östergötlands län, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* samt *SÅ*. Flera av dessa instanser förordar exempelvis att innan ställning tas i den aktuella frågan bör ytterligare bedömningsunderlag från Utredningen (H 1977:03) om utjämning av regionala och lokala prisskillnader på eldningsolja och bensin avvaktas. NO anför bl. a. att "en regional differentiering av drivmedelsbe-

skattningen kan få konsekvenser som utredningen inte berört. Prisskillnader om 10 öre – i viss del av landet 20 öre – på bensin mellan olika områden torde föranleda att bilisterna vid zongränserna flyttar över sina drivmedelsköp och åstadkommer ett samhällsekonomiskt irrationellt inköpsmönster. Bland nackdelarna av ett sådant beteende kan nämnas att det kan medföra ett kännbart försäljningsbortfall i åtskilliga lanthandelsbutiker och bensinstationer som ligger på "fel" sida om zongränserna. Ett försäljningsbortfall om t. ex. 20–30 procent skulle i vissa fall kunna innebära att man inte når den minsta årliga inköpskvantitet som krävs av leverantörerna. Förlust helt eller delvis av drivmedelsförsäljning i en lanthandelsbutik kan också föra med sig att även dagligvaruförsäljningen minskar. Genom denna förändring av konkurrensförutsättningarna kan stödbehovet till dagligvarubutiker och bensinstationer i glesbygd komma att öka. NO ställer sig tveksam till förslaget. Om en avgiftsdifferentiering anses angelägen från regionalpolitisk synpunkt vore det lämpligare att välja den konkurrensneutrala formen att sänka den årliga fordonsbeskattningen i stödområdena. Man skulle därmed frångå den anpassning till marginalkostnaderna som utredningen eftersträvat men åtgärden kan dock från regionalpolitisk synpunkt motiveras av att det för många i glesbygd är nödvändigt att ha bil med hänsyn till den ofta dåligt utbyggda kollektiva trafiken. Regionalpolitiskt motiverade stöd till de utpräglade glesbygdsområdena torde också kunna ges genom skattetekniska åtgärder av annat slag".

Negativa till den föreslagna regionala differentieringen av bensinskatten m. m. är *VV, RSV, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Jönköpings, Kalmar, Malmöhus och Göteborgs och Bohus län, Dagligvaruleverantörers Förbund, KAK, M, MHF, SF* och *Svenska transportarbetareförbundet.*

Vägverket anser att den av utredningen föreslagna regionala differentieringen med anknytning till inre och yttre stödområdet inte överensstämmer med den sannolika geografiska variationen av de samhällsekonomiska marginalkostnaderna och att det bör finnas enklare medel att tillgå än differentierade bränsle- och kilometerskatter om målet är att stödja glesbygderna, alt. stödområdena.

RSV framhåller att om bensinskatten differentieras så som föreslagits kommer det att kräva ökade kontrollinsatser. Verket anför vidare att "den besparing som en normalbilist i inre stödområdet kan göra om förslaget genomförs torde knappast överstiga 400 kr. per år. Den besparingen minskar om skattesänkningen skulle leda till att bilavdragen räknas om. Om det av regionalpolitiska skäl anses befogat att ge stöd åt bilägare i stödområdena bör det enligt RSV:s uppfattning ges i annan form än den föreslagna.

Ett särskilt problem med vägtrafikbeskattningen är att fordon byter ägare och i samband därmed också hemort. Om skattesatsen inte är densamma i den gamla som i den nya hemorten torde det bli nödvändigt att notera kilometerräknarens ställning vid ägarbytet, dvs. stämpla av ett kort i räknaren. Det är knappast tänkbart att den rutinen då skulle kunna begränsas

bara till de fall där en "skattegräns" överskrids. Den torde istället få införas vid alla ägarbyten."

Ett genomförande av förslaget skulle enligt RSV medföra risk för försök till att undandra skatt genom att felaktigt "skriva" kilometerskattepliktiga bilar på adresser inom områdena med lägre skatt.

Länsstyrelsen i Malmöhus län anser bl. a. att "utredningens förslag tar inte hänsyn till att det allmänna stödområdet omfattar såväl utpräglad glesbygd som stora tätorter likaväl som landet i övrigt hyser både tätorter och stora glesbygdsområden. Länsstyrelsen kan inte inse att den samhällsekonomiska marginalkostnaden skulle vara lägre i Umeå, Sundsvall och Gävle än i Landskrona, Eslöv och Trelleborg. Utredningens förslag skapar en grundläggande orättvisa mellan landets södra och norra delar. Detta problem skulle man kunna undvika genom att genomföra en differentiering för mindre områden i hela landet. En sådan lösning avvisar emellertid utredningen – enligt länsstyrelsens uppfattning på goda grunder – med hänvisning till bl. a. "gränshandelsproblemen". Länsstyrelsen vill slå fast att den föreslagna differentieringen av bensin- och kilometerskatten inte kan motiveras med regionalpolitiska skäl. Det torde finnas väsentligt mer effektiva och precist verkande medel att tillgå om man anser att behov föreligger av ytterligare utjämning av levnadsvillkoren olika regioner emellan".

Av de remissinstanser som behandlat utredningens rekommendation att kommunerna genom lagändringar bör ges möjlighet att, genom t. ex. olika parkeringsavgifter och avgifter på den rörliga tätortstrafiken, påverka utnyttjandet av vägar och gator i tätorterna är flertalet positiva till att kommunerna ges sådana möjligheter. Göteborgs kommun menar att det vore av stort värde om kommunerna genom ändrad lagstiftning kunde ges möjlighet att via tull-, områdes- och parkeringsavgifter styra trafikstrukturen. Vad gäller kommunala fordonsavgifter, som också diskuterats men ej föreslagits av utredningen, erfordras enligt kommunens bedömning en utförlig utredning, som belyser utformning och konsekvenser av eventuella sådana avgifter innan något beslut därom kan fattas. Likartade synpunkter framförs även av *RRV, statens naturvårdsverk, statens planverk, Landstingsförbundet, LO, NTD, SF, länsstyrelserna i Uppsala, Jönköpings, Göteborgs och Bohus, Kopparbergs och Västernorrlands län.* Några av dem, bl. a. NTD och länsstyrelserna i Jönköpings län och Västernorrlands län framhåller emellertid att tilläggsavgifterna måste uttas med stor aktsamhet för att inte verksamheter i tätorterna, såsom serviceinrättningar och arbetsplatser, skall drabbas.

Tveksamma till användningen av särskilda trafikavgifter för att påverka biltrafiken i tätorterna är bl. a. *SPK, TCO, VV* och *länsstyrelsen i Malmöhus län.* Vägverket framhåller, att "om man av miljö- och trafiksäkerhetsskäl vill minska biltrafiken i större tätorter är olika former av styrning tänkbara. Utredningen pekar på att tullavgifter eller licenser skulle kunna användas

med detta syfte. Innan dessa nya system införs, som sannolikt leder till ökade administrativa kostnader, borde emellertid mer konventionella metoder som t. ex. parkeringsavgifter utnyttjas i ökad utsträckning. Även reseavdragen med bil, som skulle kunna slopas i de miljömässigt värst drabbade kommunerna, borde diskuteras i detta sammanhang.

Vägverket anser att det från samhällets synpunkt bör vara riktigare att bidra till sänkning av trafikanternas höga marginalkostnader för olyckor och miljö i tätorterna genom investeringar i trafiksäkerhets- och miljöförbättrande åtgärder, bl. a. genom byggande av förbifartsleder och genom trafiksaneringar".

Länsstyrelsen i Malmöhus län anser "att det nu föreliggande materialet inte är tillräckligt som grund för beslut om införande av kraftigt höjda tilläggsavgifter för biltrafiken i tätorter. Man måste nämligen ha i minnet att ett system med tilläggsavgifter drabbar dels de som utifrån söker sig in till tätorten, dels de boende och de verksamheter som har sin bas i tätorten. För framför allt den senare kategorin kan höga tilläggsavgifter få drastiska effekter på möjligheterna att verka i tätorten vilket på sikt kan slå sönder hela boende- och verksamhetsstrukturen i tätorterna. Konsekvenserna för bl. a. boende, näringsliv och den kollektiva trafikapparaten av olika system för tilläggsavgifter i tätorterna bör därför enligt länsstyrelsens mening utredas närmare innan kommunerna ges rekommendationer och författningsmässiga möjligheter att införa höga tilläggsavgifter på trafik i större tätorter".

Avstyrker införande av möjlighet för kommuner att genom särskilda avgifter påverka tätortstrafiken gör *ASG, Bilspedition AB, KAK, länsstyrelserna i Östergötlands och Kalmar län, Svenska vägföreningen* och *Sveriges Speditörförbund*.

Bilspedition AB framhåller att system med tilläggsavgifter skulle medföra "risk för höjda transportpriser överlag och en regional differentiering av transportpriserna som på ett orättvist sätt skulle drabba transportkonsumenternas konkurrenssituation".

Länsstyrelserna i Östergötlands län och Kalmar län anser att man i första hand bör satsa på att göra kollektivtrafiken till ett konkurrenskraftigt alternativ till privatbilismen och därigenom minska biltrafiken i tätorterna. KAK framhåller bl. a. "att boendet alltmer utvecklats mot enfamiljshus och att på så sätt erhållits en alltmer utbredd småhusbebyggelse. Detta har höjt samhällets bostadssociala standard samtidigt som bilen blir alltmer oumbärlig främst för arbetsresor. KAK finner det olyckligt om resstandarden försämras för stora befolkningsgrupper i och omkring tätorter". MHF hävdar "att trafikproblemen i såväl stora som mindre tätorter i Sverige är förhållandevis ringa". – "De störningar i framkomligheten som uppstår vid arbetstidens början och slut är relativt kortvariga och beror inte sällan på brister i trafikplaneringen med för ringa kapacitet för vissa gator och vägar under toppbelastning. Å andra sidan kan det från samhällsekonomiska synpunkter vara tveksamt att överdimensionera kapaciteten på trafikleder enbart för

några få timmars toppbelastning.

Den bilist som trots dålig framkomlighet väljer det egna fordonet framför ett kollektivt trafikmedel skall enligt MHF:s mening inte hindras i sitt fria val av transportsätt och inte heller åläggas straffavgifter för att kunna nyttja det fordon i vilket han har investerat ett inte obetydligt kapital".

Beträffande förslaget om en huvudtaxa för SJ:s tåg och busstrafik, vilket första gången presenterades i utredningens betänkande (SOU 1975:66) Trafikpolitik – behov och möjligheter, tar flera remissinstanser fasta på riksdagens beslut om samordnat regionalt huvudmannaskap för kollektivtrafiken och de förutsättningar för regionalt samordnade taxor som därmed skapats. *Länsstyrelsen i Uppsala län, Landstingsförbundet* och *Svenska kommunförbundet* ställer sig, med tanke på det samordnade huvudmannaskapet, avvisande till en huvudtaxa enligt utredningens förslag. Kommunförbundet hävdar att taxesystemet måste lösas av de nya huvudmännen. Landstingsförbundet betonar att, om huvudtaxefrågan likväl närmare skall övervägas, är landstingens och primärkommunernas medverkan i utredningsarbetet en förutsättning för att nå fram till genomförbara förslag. Även *SJ, bussbidragsnämnden* och *länsstyrelserna i Jönköpings och Malmöhus län* betonar det nära sambandet mellan en huvudtaxa enligt utredningens förslag och de regionalt samordnade taxor som riksdagsbeslutet skapat förutsättningar för.

Statskontoret, SPK, planverket, länsstyrelsen i Västernorrlands län, Sveriges Speditörförbund och *SACO/SR* ställer sig positiva. *RRV* anser att konsekvenserna av en relationsvis uppbyggd taxa där priserna i varje relation anpassas till kostnads- och efterfrågeförhållanden bör närmare studeras.

Förslagen om en ökad vikts- och avståndsdegressivitet i SJ:s godstaxa samt slopande av värdetarifferingen har mött blandat mottagande av remissinstanserna. *SJ* anser att utredningens förslag till stor del tillgodosetts bl. a. genom slopandet av 5-tonstariffen och genom att avgiftsrelationerna mellan tarifferna ändrats till 20-tonstariffens fördel. Kilometertilläggen i taxan har också höjts mindre än avgifterna för terminalbehandling. Spännvidden mellan dyraste och billigaste klass i värdetariffschemat har sedan 1959 minskat från relationen 100/55 till relationen 100/80 år 1975. År 1959 fanns åtta klasser med olika fraktsatser. Nu finns endast tre klasser kvar.

Förslaget att en speciell tariff för transport av enhetslaster tur och retur mellan större transportcentra s. k. linjetariff, skall införas för att stimulera samverkan mellan lastbils- och järnvägstrafik framfördes även i utredningens tidigare betänkande. En sammanfattning av remissvaren på utredningens första betänkande finns på annan plats.

Även i yttrandena över det aktuella betänkandet betonar många remissinstanser att linjetariffen bör vara utformad så att den är företagsekonomiskt motiverad. Sådana synpunkter framförs av bl. a. *ASG, Bilspedition AB, SÅ, RRV, NO, länsstyrelsen i Malmöhus län, NTD, SACO/SR* och *Sveriges*

Speditörförbund, medan *statskontoret*, *planverket*, *länsstyrelserna i Kopparbergs*, *Jönköpings*, *Uppsala och Västernorrlands län* samt *LRF* inte har någon sådan reservation.

Kommunförbundet framhåller att man vill vara med då tariffens nivå bestäms, i den mån tariffen kan komma att påverka huvudmännens ersättning till SJ för entreprenadtrafik.

SJ lägger i sitt remissvar fram ett detaljerat förslag till utformning av en linjetariff som i sina huvuddrag överensstämmer med trafikpolitiska utredningens intentioner. Prisnivån i tarifförslaget är avvägd med hänsyn till SJ:s kostnader och prissättning i övrigt, och avsedd att tjäna som underlag och utgångspunkt för fraktavtalsförhandlingar med andra trafikföretag.

Bilaga 5

SOU 1975:47 Kollektivtrafik i tätort, sammanfattning av betänkandet och remissyttrandena

Sammanfattning av betänkandet

Inledning

I denna sammanfattning lämnas en kortfattad översiktlig beskrivning av det huvudsakliga innehållet i betänkandet. Efter de flesta kapitlen finns mer fyllliga sammanfattningar och i kapitel 9 redovisas utredningens överväganden och förslag mot bakgrund av faktaredovisningen i övriga kapitel.

Utredningen har haft till uppgift att studera möjligheterna att förbättra villkoren för den kollektiva tätortstrafiken och föreslå åtgärder och planeringsformer som är ägnade att främja denna. En ökad satsning på kollektivtrafiken motiveras enligt KOLT av nödvändigheten att åstadkomma ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen som transportmedel i tätorterna. Motorfordonstrafikens negativa effekter på miljö och trafiksäkerhet samt dess resurskrav i övrigt understryker vikten av en förbättrad kollektivtrafik och en ökad andel kollektiva resor. Ett annat motiv för satsningen på kollektivtrafiken är nödvändigheten att tillhandahålla ett fullgott transportsystem för dem som inte har tillgång till bil. En väl utbyggd kollektivtrafik är nödvändig för att alla individer skall kunna ta del av samhällets utbud av bostäder, arbetsplatser, service och rekreation, så att samhällets övergripande mål om allas rätt till arbete, förhindrande av bostadssegregation m. m. uppfylls.

Beträffande kollektivtrafikens färdmedel har KOLT enligt direktiven inriktat arbetet på utvecklingen under den närmaste tioårsperioden.

Betänkandet bygger på ett antal expertutredningar och ett omfattande underlagsmaterial från vissa modell- och försöksorter. I modellorterna, som varit Karlstad, Landskrona, Luleå och Uppsala, har studerats skilda specialfrågor på kollektivtrafikområdet. Sålunda har tillgänglighetsstudier bedrivits i Karlstad och Luleå, trafiksäkerhetsstudier i Landskrona och Uppsala samt studier av kollektivtrafikens ekonomi i Karlstad, Luleå och Uppsala. Fyra utredningar av allmänt intresse har samlats i en särskild bilagedel medan övriga expertutredningar ingår i olika rapporter.

Samhällsekonomi m. m.

KOLT betonar angelägenheten av att ett samhällsekonomiskt synsätt läggs till grund för beslut om åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken. Valet mellan olika trafikmedel bör ske inte bara med beaktande av varje trafikmedels företagsekonomiska lönsamhet utan också med hänsyn till dess inverkan på övriga samhällsinvesteringar, på miljön, på trafiksäkerheten

m. m. Därvid kan det visa sig att en åtgärd som inte är företagsekonomiskt lönsam kan vara den från samhällsekonomisk utgångspunkt lämpligaste.

I kapitel 3 lämnas synpunkter på samhällsekonomisk utvärdering inom transportområdet och på begreppet tillfredsställande transportförsörjning. Beträffande samhällsekonomiska analyser bedömer KOLT att det med nuvarande kunskap inte är möjligt att på grundval av förekommande teori genomföra fullständiga samhällsekonomiska analyser inom trafikområdet. Skälet till detta är bl. a. svårigheten att göra sådana analyser i den meningen att man summerar en åtgärds verkningar på kort och lång sikt samt uttrycker dem i en enda måttenhet omräknat till ett nuvärde. KOLT förordar i stället ett angreppssätt där varje effekt värderas för sig i de mätetal som i förekommande fall är tillämpliga. Sammanvägningen av olika åtgärders effekter, val av mål för transportförsörjningen och val av medel att uppnå målen, förutsätts ske inom vederbörande kommunala förtroendemannaorgan.

Enligt KOLT:s mening kan målet för transportförsörjningen i tätorterna inte uttryckas i generella mått utan bör relateras till lokala förhållanden. Med hänsyn till kommunernas kompetens beträffande bl. a. bebyggelseplanering, miljöfrågor och den lokala trafikförsörjningen, anser KOLT att vederbörande kommun är bäst lämpad att avgöra vilken standard som bör uppnås inom den kollektiva tätortstrafiken, bl. a. i fråga om trafikutbud.

Stadsbyggandet och trafiken

I kapitel 4 visas att den kollektiva trafikens förutsättningar att erbjuda en god transportstandard till rimliga kostnader i betydande utsträckning beror på bebyggelsens täthet och lokalisering samt på gatu- och vägnätets utformning. Kommunen påverkar genom sin fysiska planering förutsättningarna för kollektivtrafikens standard och kostnader.

I kapitlet visas vidare att stadsbyggandet på många håll leder till ökad standardskillnad mellan bilresor och kollektivresor. Utbyggnadsplanerna i ett antal orter har studerats. Ett fullföljande av föreliggande planer skulle medföra ytterligare försämrade förutsättningar för att erbjuda en god kollektivtrafik.

KOLT redovisar i kapitlet trafiksäkerhets- och miljöaspekter på motorfordonstrafiken. Härvid behandlas i vilken utsträckning miljöstörningar och trafikolyckor kan minskas genom en ändrad färdmedelsfördelning till följd av förbättrad kollektivtrafik, trafiksaneringar och andra trafikreglerande åtgärder.

KOLT föreslår att kollektivtrafiken ges större vikt i den fysiska planeringen och att kommunerna, där så nu inte är fallet, beaktar alla trafikantgruppers trafikförsörjning på planeringsprocessens samtliga stadier. I överensstämmelse med detta föreslås att det i byggnadsstadgan görs vissa tillägg som uttryckligen framhåller kollektivtrafiken som planeringsfaktor. Vidare föreslås att vägkungörelsen kompletteras så att kollektivtrafiken nämns vid sidan

av trafiksäkerheten som en faktor att särskilt beakta vid upprättande av arbetsplan för vägbyggnadsföretag.

Individernas resurser

I kapitel 5 visas att stora befolkningsgrupper har svårigheter att själva klara sina förflyttningar på grund av nedsatt rörlighet eller bristande fysiska förutsättningar i övrigt. Barn och gamla är därtill särskilt utsatta för olyckor i trafiksystemet som en följd av systemets alltför höga krav på fysisk och psykisk förmåga och som en följd av bristande respekt för gällande trafikregler från fordonsförarnas sida.

Individen har ett mycket begränsat tidsutrymme för förflyttningar. Restidsstandarden i trafiksystemet styr eller begränsar möjligheterna att välja bostad, arbetsplats m. m. En bilresenär når normalt tätortens hela utbud av arbetsplatser och service inom 15–20 minuters restid. Detta är inte fallet med kollektivresenären som inom samma tidrymd endast når en begränsad andel av utbudet. Standardhöjande åtgärder i den kollektiva trafiken kan många gånger inte kompensera de längre restider som följer av de allt större resavstånd som orsakas av utvecklingen på stadsbyggnadsområdet. Vid planeringen av den fortsatta samhällsutbyggnaden och vid val av åtgärder för att bygga ut trafiksystemet, är det viktigt att notera att ca 40 % av hushållen saknar tillgång till bil. För vissa hushållskategorier är denna andel större.

Ekonomiska resurser styr vissa gruppers möjligheter att utnyttja den kollektiva trafiken eller att tillgodogöra sig den högre förflyttningsstandard som bilinnehav medför. Den andel av hushållsbudgeten som används för transporter har ökat snabbt på grund av ökat bilinnehav och är numera jämte livsmedels- och bostadskostnaderna en av de tre tyngsta posterna.

KOLT understryker vikten av att individernas resurser för transporter beaktas i trafikplaneringen. Materialet som belyser konsekvenserna av bristande transportresurser är ofullständigt. Det är därför av stor vikt att resursfrågorna följs genom kontinuerligt insamlande av material.

Det allmännas engagemang i kollektivtrafik

I kapitel 6 behandlas de organisatoriska och administrativa formerna för trafiksystemets planering och drift. Enligt KOLT:s mening är det angeläget att man inom kommunerna klart anger hur den kollektiva trafikens företrädare genom tidig medverkan skall beredas tillfälle att påverka den fysiska planeringen.

I kapitlet behandlas vidare kostnads- och intäktsutvecklingen inom den kollektiva tätortstrafiken samt former för samhällets stöd. Kostnaderna för denna trafik har ökat kraftigt under senare år. Det har inte ansetts möjligt att låta taxorna stiga i takt med kostnadsökningarna, vilket har medfört ett ökat behov av primär- och landstingskommuners stöd. År 1973 uppgick den

kommunala skattefinansieringen av kollektivtrafik, skolskjuts och färdtjänst till drygt 940 milj. kr. Stockholms län och kommunerna i Göteborgsregionen svarar för drygt 60 % av detta belopp. Ser man enbart till den kollektiva trafiken svarar trafikföretagen i de två storstadsområdena för ännu större andelar uttryckt i ekonomiskt engagemang, trafikutbud eller antal resor.

KOLT förordar taxor som inte behöver bygga på företagsekonomisk kostnadstäckning och understryker vikten av att det allmänna tillskjuter erforderliga medel så att trafikstandarden inte bara kan hållas oförändrad utan helst kan höjas. Kollektivtrafiken bör betraktas som en samhällsservice och liksom vid övrig sådan service bör avvägningen mellan avgifts- och skattefinansiering göras från samhällsekonomiska utgångspunkter.

För att främja en rationell fördelning mellan individuell och kollektiv trafik föreslår KOLT ett vidgat statligt stöd till kollektivtrafiken. Ett motiv för KOLT:s förslag är att en väl fungerande kollektivtrafik kan antas leda till en minskning av investeringar i gatu- och vägnät.

Enligt förslaget skall investeringar i spårtrafikanläggningar jämställas med investeringar i gator och vägar. Bidrag bör i princip i överensstämmelse härmed omfatta ett färdigt spårsystem. KOLT föreslår att bidrag skall kunna utgå till ny- och ombyggnad av spårtrafikanläggning för persontrafik av lokal karaktär även om spårtrafikanläggningen inte uppfyller nuvarande krav på planskilda korsningar och egen banvall.

Enligt förslaget skall bidrag vidare utgå till byggande av bussleder, större hållplatser m. m. För att främja tillkomsten av smärre anläggningar till gagn för kollektiv persontrafik av lokal karaktär föreslås ett bidragssystem utanför fördelnings- och flerårsplaneringen. De anläggningar som på detta sätt föreslås kunna få statsbidrag är reserverade körfält för bussar, kortare bussleder, trafiksignaler som prioriterar kollektivtrafik, smärre gatuombyggnader och smärre busshållplatser samt vind- och regnskydd, informationsskyltar och dylikt.

Samtliga förslag omfattar anläggningar både inom områden där kommunen är väghållare och områden där staten är väghållare. Genom bl. a. omprioriteringar inom berörda anslag för gatu- och vägbyggnad förutsätts erforderliga bidragsbelopp bli disponibla. I förslag till författningsändringar har KOLT preciserat regler för vidgat statligt stöd till kollektivtrafiken.

Åtgärder för att främja kollektivtrafiken

Kapitel 7 innehåller en inventering av åtgärder för att främja kollektivtrafiken. Utredningen riktar främst uppmärksamheten på att linjenäten får en ändamålsenlig utformning med avseende på bl. a. linjetäthet och hållplatsavstånd. Möjligheterna att genom trafikreglerande åtgärder såsom införande av bussgator och reserverade körfält och prioritering i trafiksignalsystem, ge busstrafiken gena och raka körvägar med hög framkomlighet och åtföljande

god regularitet, framhålls som viktiga punkter. Mera omfattande trafikregleringar – trafiksaneringar – leder erfarenhetsmässigt till att trafiksäkerheten och miljön förbättras samtidigt som förutsättningarna för kollektivtrafiken förbättras.

Möjligheterna att höja kollektivtrafikens standard genom nya trafikeringsformer har prövats på flera platser i landet. Försök med direktgående bussar från perifera bostadsområden till tätortscentrum eller andra viktiga arbetsplatsområden har varit framgångsrika. Studier av anropsstyrd trafik (taxibuss) har visat att denna kan vara ett alternativ i tätortsområden med låg resfrekvens och krav på hög trafikstandard.

KOLT förordar att kommunerna genomför trafikreglerande och trafiksanerande åtgärder för att förbättra den kollektiva trafikens framkomlighet och för att förbättra trafiksäkerheten och miljön i tätorterna. Trafikföretagen kan främja kollektivtrafiken genom att öka trafikutbudet och införa trafikeringsformer – direktbussar och anropsstyrd trafik – som ökar standarden för trafikanterna.

För att reglera anropsstyrd trafik föreslås ändringar av yrkestrafikförordningen. KOLT framhåller vikten av att pågående överväganden rörande åtgärder för att förbättra efterlevnaden av parkeringsbestämmelserna snarast leder till resultat. KOLT föreslår vidare att möjligheterna för kommunal trafikvakt att ingripa mot olaga uppställning av fordon i reserverade körfält förbättras genom ändring av bl. a. vägtrafikkungörelsen.

Planeringsmetoder

I kapitel 8 beskrivs hur en åtgärdsinriktad kollektivtrafikplanering kan genomföras. Härvid ges exempel på arbetsgången vid upprättandet av en trafikförsörjningsplan för kollektivtrafik i tätorter. En sådan plan förutsätts ingå i en plan avseende all trafik inom kommunen. Denna fullständiga trafikförsörjningsplan bör i sin tur ingå som en del i kommunens översiktliga planering.

Kommunens arbete med att upprätta en trafikförsörjningsplan för kollektivtrafik förutsätts kunna ske i tre steg. Det första av dessa – problemanalysen – bör omfatta en beskrivning av nuläget och förväntad framtid uttryckt i förflyttningsstandard, resbehov och ekonomi samt trafiksystemets inverkan på miljö, trafiksäkerhet och övrig resursförbrukning. Problemanalysen skall bl. a. lokalisera områden eller befolkningsgrupper med jämförelsevis låg transportstandard, hög olycksfallsrisk eller stora miljönackdelar orsakade av trafiken. I det andra steget formulerar vederbörande kommunala förtroendemannaorgan mål för kollektivtrafiken med beaktande av samhällets övriga mål. Det tredje steget omfattar utvärdering av alternativa åtgärder. Till detta steg hör även att upprätta trafikförsörjningsplan och att infoga densamma i kommunens övriga ekonomiska, fysiska och sociala planering och handlingsprogram.

Kapitel 8 behandlar vidare förekommande metodik och hjälpmedel för att beskriva standard, beräkna resbehov och göra ekonomiska utvärderingar.

Överväganden och förslag

I kapitel 9 har KOLT samlat sina överväganden och förslag. Härvid redovisas synpunkter på transportförsörjningens mål och kollektivtrafikens roll inom transportförsörjningen samt motiveras behovet av åtgärder såväl inom stadsbyggnads- som transportområdet.

I kapitlet föreslås olika åtgärder av organisatorisk, teknisk och ekonomisk natur för att förbättra den kollektiva trafiken. I samband härmed behandlas förslag till ändringar i byggnadsstadgan, vägkungörelsen, kungörelsen om statsbidrag till byggande av tunnelbana, vägtrafikkungörelsen, vägmärkeskungörelsen och yrkestrafikförordningen. KOLT sammanfattar i kapitlet sin syn på kollektivtrafikens roll, varvid bl. a. framförs följande:

- KOLT betonar den kollektiva trafikens stora betydelse när det gäller att uppnå uppställda mål inom exempelvis bostads-, arbetsmarknads-, social- och kulturpolitiken.
- KOLT förordar att respektive kommun klart anger hur den kollektiva trafikens företrädare genom tidig medverkan skall beredas tillfälle att påverka samhällsplaneringen.
- KOLT förordar att kommunerna upprättar en trafikförsörjningsplan för den kollektiva tätortstrafiken.
- KOLT anser att kollektivtrafiken bör betraktas som en samhällsservice och att avvägningen mellan avgifts- och skattefinansieringen här liksom vid övrig samhällsservice bör göras från samhällsekonomiska utgångspunkter.
- KOLT anser att trafiksanerande och trafikreglerande åtgärder i många fall är de enda till buds stående medlen för att i centrala tätortsdelar samtidigt skapa en bättre miljö och en bättre kollektivtrafik. KOLT förordar därför en ökad satsning på bussgator, reserverade körfält och trafiksignaler som prioriterar kollektivtrafiken.
- KOLT förordar olika förbättringar i kollektivtrafiksystemet exempelvis åtgärder beträffande linjenätet, utnyttjande av direktbussar och försök med anropsstyrd trafik.
- KOLT föreslår ett vidgat statligt stöd till investeringar i spårtrafikanläggningar, bussleder, reserverade körfält, trafiksignaler som prioriterar kollektivtrafik, busshållplatser m. m.

Slutligen anger KOLT i kapitel 9 forskningsbehov inom kollektivtrafikområdet. Härvid framhålls bl. a. vikten av en forsknings- och utvecklingsverksamhet som är inriktad på att klarlägga sannolika väsentliga förändringar i samhället som kan medföra ändrade krav på transportsystemet. Beträffande färdmedel bör bl. a. elbussens framtida utvecklingsmöjligheter följas liksom

de olika mer långsiktiga utvecklingsprojekt som pågår på olika håll i världen.

Remissyttrandena

Yttranden över betänkandet har avgetts av rikspolisstyrelsen, statens järnvägar (SJ), statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, statens väg- och trafikinstitut, statskontoret, riksrevisionsverket (RRV), Lunds universitet, Tekniska högskolan i Stockholm, Chalmers tekniska högskola, statens naturvårdsverk, konsumentverket, statens råd för byggforskning, statens planverk, länsstyrelserna i samtliga län, trafiknämndsutredningen, Cykel- och Mopedfrämjandet, De Handikappades Riksförbund, Göteborgs kommun, Handikappförbundens Centralkommitté, Ingenjörsvetenskapsakademien, Kungl. Automobil Klubben (KAK), Landsorganisationen i Sverige (LO), Landstingsförbundet, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens Riksförbund, Näringslivets trafikdelegation, Stockholms kommun, Stockholms läns landsting, Svenska arkitekters riksförbund, Svenska busstrafikförbundet, Svenska handelskammarförbundet, Svenska kommunalarbetareförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen (SLTF), Svenska taxiförbundet, Svenska vägföreningen, Sveriges civilingenjörsförbund och Tjänstemännens centralorganisation (TCO). Synpunkter har därutöver kommit in från Trafiktekniska föreningen och civilekonom Kurt Hultgren, Stockholm.

Remissinstanserna delar i allt väsentligt utredningens syn på den kollektiva trafikens uppgifter i samhället och instämmer i att en ökad satsning på den kollektiva trafiken är angelägen. Vikten av att förbättra förflyttningsmöjligheterna för de grupper i samhället som saknar tillgång till bil samt att minska de olyckor och de miljömässiga olägenheter som trafiken förorsakar framhålls av flera remissinstanser, bl. a. *statens vägverk*, *LO* och *TCO*, som motiv för en förbättrad kollektiv trafik. *Konsumentverket* påpekar i detta sammanhang att även hushåll med bil är betjänta av en väl fungerande kollektivtrafik.

Några remissinstanser, bl. a. *statens råd för byggnadsforskning* och *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*, anser att dagens trafiksituation innebär ojämlika förflyttningsvillkor för olika grupper av invånare och ser därför en standardhöjning av den kollektiva trafiken som särskilt angelägen. Enligt länsstyrelsen bör i första hand standardskillnaderna mellan den kollektiva och individuella trafiken minskas vid arbets- och serviceresor.

Statens naturvårdsverk och *länsstyrelserna i Östergötlands och Norrbottens län* anser samtliga att den individuella trafiken i de allra flesta större tätorter i dag nått den nivå i fråga om miljöstörningar att det fordras mer målmedvetna insatser till förmån för den kollektiva trafiken.

Några remissinstanser bl. a. *statens vägverk* och *rikspolisstyrelsen*, varnar för

alltför stor optimism när det gäller kollektivtrafikens konkurrenskraft och menar att all erfarenhet tyder på att en betydande del av privattrafiken i tätorterna komer att kvarstå även om kollektivtrafiken görs mer attraktiv. Vägverket framhåller vidare att de satsningar som görs i fråga om väg- och gatubyggandet normalt inte är utbytbara mot satsningar på kollektivtrafik. Tvärtom har vägverket ofta erfarit att busstrafikens önskemål om förbättringar sammanfallit med den individuella trafikens behov. Liknande synpunkter framförs av *Svenska vägföreningen*.

Remissinstanserna har inte haft något att erinra mot utredningens uppfattning att kommunerna i princip bör ha ansvaret för den kollektiva tätortstrafiken. *Länsstyrelsen i Stockholms län* framhåller emellertid de speciella förhållanden som råder i länet och menar att dessa gör det ändamålsenligt med ett landstingskommunalt huvudmannaskap. Flertalet remissinstanser delar också utredningens uppfattning att vederbörande kommun är bäst lämpad att avgöra vilken standard som bör uppnås i den kollektiva trafiken. Bl. a. finner *trafiknämndsutredningen* det väsentligt att kommunerna får ett avgörande inflytande över beslut om åtgärder för den kollektiva trafikförsörjningen.

Några remissinstanser menar emellertid att utredningen borde i någon form har presenterat enhetliga riktlinjer för tätortstrafiken. *RRV* anser härvid att det strider mot utredningens synsätt i övrigt att låta lokala förhållanden helt avgöra standarden i tätorternas kollektivtrafik. *Statens planverk* och *länsstyrelsen i Älvsborgs län* finner det troligt att standarden i den kollektiva tätortstrafiken kommer att variera avservärt mellan tätorter av liknande struktur och storlek i avsaknad av en centralt angiven minimistandard. Enligt länsstyrelsen måste vissa frågeställningar för den kollektiva trafiken även behandlas centralt. Planverket menar härvid att det kan komma att ställas krav på enhetliga standardkriterier dels vid den statliga bidragsgivningen dels vid den statliga plangranskningen. Det sistnämnda får enligt verket större vikt än f. n. genom utredningens förslag om tillägg till byggnadsstadgan.

Även andra remissinstanser, bland dem *länsstyrelsen i Gävleborgs län*, menar att utredningen borde ha gått längre och i en modellredovisning diskuterat lämpliga trafiklösningar för skilda typer av kommuner. *Ingenjörsvetenskapsakademien* och *Lunds universitet* förordar i detta sammanhang att det snarast utarbetas underlag för kommunala beslut om skilda standardnivåer i kollektivtrafiken.

Utredningens motiv för och förslag till upprättande av trafikförsörjningsplaner för den kollektiva tätortstrafiken biträds i huvudsak av remissinstanserna. *Länsstyrelsen i Uppsala län* m. fl. finner det väsentligt att den kollektiva tätortstrafiken planeras. Därigenom kommer all trafik, såväl lokal som regional, att omfattas av planer vilket bl. a. ger ökade möjligheter till samordning av trafiken. *Länsstyrelsen i Stockholms län* menar att det även i Stockholms län bör upprättas kommunala planer för tätortstrafiken, men då inom ramen för bl. a. den av landstinget bedrivna övergripande kollektivtra-

fikplaneringen. Krav på upprättande av planer för den kollektiva tätortstrafiken bör enligt *länsstyrelsen i Norrbottens län* inte riktas mot tätorter med mindre än 10 000 invånare.

Flera remissinstanser behandlar frågan om trafikförsörjningsplanernas innehåll. Således menar bl. a. *RRV och länsstyrelsen i Västerbottens län* att en plan för enbart den kollektiva trafiken i tätorterna inte ger ett tillräckligt beslutsunderlag vid planering och fördelning av resurserna inom trafiksektorn. *Statskontoret, LO* och *SLTF* tolkar däremot utredningens förslag att man i planeringen av kollektivtrafiken skall göra avvägningar mellan individuell och kollektiv trafik. Dessa remissinstanser biträder därför utredningens förslag i denna del.

Utredningens uppfattning att fördelning mellan kollektiva och individuella färdmedel bör övervägas från samhällsekonomiska utgångspunkter delas allmänt av remissinstanserna. Vidare finner *Chalmers tekniska högskola* det förtjänstfullt att utredningen inte stannat för den annars så vanliga tendensen att överföra skilda effekter i monetära termer för att möjliggöra en jämförelse mellan de olika fält som berörs av frågor inom trafikområdet.

Flertalet remissinstanser, däribland *länsstyrelsen i Gävleborgs län*, anser i likhet med utredningen att ett åtgärdsinriktat angreppssätt i trafikplaneringen bör underlätta konkreta ställningstaganden i de kommunala förtroendeorganen, då det är lättare att ta ställning till om vissa angivna brister i transportsystemet bör avhjälpas än att bedöma när kravet på en tillfredsställande transportförsörjning kan anses föreligga.

Enligt *RRV:s* uppfattning skiljer sig i princip inte det föreslagna angreppssättet från en metod där man i positiva termer preciserar begreppet tillfredsställande transportförsörjning. I båda fallen bör uttalade politiska värderingar vara vägledande för planeringen. *Länsstyrelsen i Kalmar län* menar att en åtgärdsinriktad planering till sin karaktär blir kortsiktig. Risken vid sådan planering är att åtgärder vidtas som kan förhindra eller försvåra långsiktiga lösningar.

Flertalet remissinstanser behandlar frågan om gränsdragningen mellan lokal och regional trafik och de problem som följer av en sådan uppdelning av trafiken. Remissinstanserna menar härvid att trafiken i större utsträckning bör ses som en enhet. Flera länsstyrelser bl. a. *länsstyrelsen i Gävleborgs län* ifrågasätter det lämpliga med en uppdelning av den kollektiva trafiken i en lokal och en regional del. *Länsstyrelsen i Värmlands län* understryker vikten av att de svårigheter att åstadkomma en verklig samordning av trafiken inom olika områden och på skilda nivåer undanröjs. Av särskild betydelse är härvid att skillnaderna i statsbidragshänseende upphör. Enligt länsstyrelsen motverkar de nuvarande bidragsreglernas konstruktion snarare än stimulerar till effektivisering och samordning av trafiken.

SJ anser det angeläget att frågan om kostnadsfördelningen mellan stat och kommun klarläggs så att trafikföretagen får ett bättre underlag för sin

planering än för närvarande. Enligt *Svenska kommunförbundet* måste statsmakterna ge klart besked beträffande finansieringen av den regionala trafikens utbyggnad. Det utgör inte minst ett nödvändigt underlag för kommunerna i arbetet med de lokala trafikförsörjningsplanerna. Utan ett sådant underlag försvåras enligt förbundets mening utbyggnaden av ett optimalt samordnat kollektivtrafiksystem inom en region.

Landstingsförbundet delar utredningens uppfattning i fråga om konsekvenserna av den nuvarande uppdelningen av trafiken. Landstingsförbundet understryker att ett trafikansvar måste kombineras med ett uttalat ansvar för den regionala trafikplaneringen. Förbundet menar härvid att ytterligare överväganden beträffande formerna för trafikplaneringen bör göras.

Flertalet remissinstanser, bl. a. *statens vägverk*, *RRV*, *konsumentverket* samt *SLTF*, delar utredningens uppfattning att kollektivtrafiken bör betraktas som en samhällsservice och liksom beträffande annan sådan service bör avvägningen mellan avgifts- och skattefinansiering göras från samhällsekonomiska utgångspunkter.

Svenska kommunförbundet påpekar i sitt yttrande att flertalet kommuner sedan ett antal år är engagerade i kollektivtrafiken och med hänsyn till uppställda mål inom exempelvis bostads-, arbetsmarknads- och socialpolitiken valt att hålla låga taxor och kompensera kollektivtrafiken genom särskilda anslag. Mot bakgrund av de snabbt ökande kostnaderna för kollektivtrafiken är det enligt förbundets uppfattning orealistiskt att räkna med att kommunerna även fortsättningsvis skall kunna finansiera kostnaderna för trafiken i lika stor utsträckning som hittills. En ytterligare ekonomisk satsning från statens sida synes motiverad. Det är därvid väsentligt att samhällsekonomiska aspekter läggs på trafiken och att beräkningen av statsbidragets storlek inte baseras på ett företagsekonomiskt synsätt.

SJ anser att det finns goda skäl för staten att via SJ och andra trafikföretag i större utsträckning än för närvarande ekonomiskt engagera sig för den kollektivtrafik statsmakterna vill främja. SJ anser härvid det angeläget att förutsättningarna för trafikverksamheten och för samhällets stöd utformas så att de företagsekonomiska effektivitetskrav som ställs på trafikföretagen är tillräckligt påtagliga och bedöms som möjliga att tillgodose i den löpande verksamheten. *Svenska busstrafikförbundet* framför liknande synpunkter.

Utredningens analyser på stadsbyggnadsområdet beträffande sambanden mellan tätorternas fysiska struktur och kollektivtrafikens standard och kostnader finner flera remissinstanser klargörande och förtjänstfulla och vara viktiga utgångspunkter för utredningens förslag om organisatoriska, administrativa och författningsmässiga åtgärder. *Lunds universitet och statens råd för byggnadsforskning* menar emellertid att utredningen borde ha gått längre i sina analyser och mer ingående studerat orsakerna till den ökade rörligheten i samhället.

Utredningens förslag om vissa kompletteringar i byggnadslagstiftningen som innebär att kollektivtrafiken i byggnadsstadgan uttryckligen

anges som planeringsfaktor stöds eller lämnas utan erinran av flertalet remissinstanser bl. a. *rikspolisstyrelsen*, *trafiksäkerhetsverket* och *SLTF*. Detta är fallet också vad gäller utredningens förslag att vägkungörelsen kompletteras så att kollektivtrafiken nämns vid sidan av trafiksäkerheten som en faktor att beakta vid upprättande av arbetsplan för vägbyggnadsföretag.

Svenska kommunförbundet anser det viktigt att den kollektiva trafiken ägnas tillbörlig uppmärksamhet i det fysiska planeringsarbetet. Den fysiska planeringen bör härvid ses som en syntes av den sektoriella planeringen. *Statens planverk* är vidare enig med utredningen att en ändring av byggnadsstadgan i föreslagen riktning behövs för att bättre tillgodose kollektivtrafikens intressen. Verket anser dock att man vid en ändring av nämnda paragrafer bör ta upp till behandling hela bygglagutredningens förslag till bestämmelser om bebyggelsens utformning.

Några remissinstanser, däribland *statens vägverk*, varnar för en ytterligare påbyggnad av de aktuella paragraferna med bestämmelser om hänsyn till särskilda frågor. *Länsstyrelsen i Kronobergs län* ifrågasätter behovet av de föreslagna ändringarna i byggnadsstadgan och menar att lagstiftningen för främjande av kollektiv trafik inte bör göras mer styrande än att vägningar kan ske på jämngod nivå mot andra verksamheter och intressen som påverkar samhällsutbyggnaden. Den allmänna samfärdselns behov är redan nu beaktad i byggnadsstadgan. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* framför liknande synpunkter.

Enligt *RRV:s* uppfattning är inte utredningen tillräckligt långtgående i sina förslag i nu aktuellt avseende. Ett kommunalt ansvar för transportförsörjningen med krav på viss lägsta standard – direkt kopplat till ansvaret för bebyggelseplanering och social planering – skulle kunna medverka till mer allsidigt utformade bostadsområden.

SJ delar tillsammans med bl. a. *SLTF* och *svenska taxiförbundet* utredningens uppfattning att det är av stor betydelse att den kollektiva trafikens företrädare genom tidig medverkan bereds tillfälle att påverka den fysiska planeringen och klargöra krav och konsekvenser som följer av trafikens samspel med bebyggelsen. *Rikspolisstyrelsen* finner det angeläget att också polisens synpunkter inhämtas.

Genom att utredningens förslag till åtgärder för att främja kollektivtrafiken bygger på erfarenheter från vissa utvalda modell- och försöksorter har enligt flera remissinstanser förslaget fått god förankring i verkligheten. Några remissinstanser, bl. a. *SLTF*, menar dock att urvalet av orter har varit alltför koncentrerat till en viss storlek.

Med hänsyn till att kommunen är ansvarig för den kollektiva trafiken i tätort bör det enligt *statens vägverk* också vara kommunen som bevakar sina intressen vid bebyggelseplanering och lägger fram förslag om förbättringsåtgärder i gatunätet. Det kan således enligt vägverket inte vara väghållarens, t. ex. vägförvaltningens primära ansvar att inventera vilka kollektivtrafikens förutsättningar är i det befintliga väg- och gatunätet i tätorterna. En liknande

uppfattning framförs av *länsstyrelserna i Uppsala och Västerbottens län.*

För att minimera bullerolägenheter av trafik bör enligt *statens naturvårdsverk* trafiken i princip koncentreras till ett fåtal från bullersynpunkt lämpliga leder. De längre resvägar som detta kan medföra bör därvid motverkas genom en väl utbyggd kollektivtrafik. I fråga om trafiksanering och trafikreglering beklagar *statens trafiksäkerhetsverk* att effekten på färdmedelsvalet av sådana åtgärder inte kunnat utvärderas.

Enligt bl. a. *KAK* leder alltid trafiksaneringar och -regleringar till en reducering av ett områdes tillgänglighet. De medför därvid kraftiga störningar på bl. a. inköpsresor. KAK beklagar att inte en mer allsidig prövning sker av saneringseffekterna. *Näringslivets trafikdelegation* framhåller i detta sammanhang nödvändigheten vid trafiksanering av större områden av en parallell utbyggnad av alternativa trafikleder för tung trafik och för genomfartstrafik.

I fråga om reserverade körfält för busstrafik betonar *SLTF* vikten av att längre sammanhängande system tillskapas för att uppnå bästa effekt. Användandet av sådana körfält, bussgator eller bussleder medför enligt *statens trafiksäkerhetsverk* vissa olycksrisker. Riskerna är emellertid ofullständigt utredda varför det enligt verket krävs ytterligare forskning inom detta område i första hand med avseende på de oskyddade trafikanterna.

Frågan om turtätheten har behandlats av flera remissinstanser. *Statens trafiksäkerhetsverk* menar att en ökning av turtätheten inte bör ske på bekostnad av längre gångavstånd. Som skäl härför anför verket trafiksäkerhetssynpunkter och att det kan betyda en lägre standard för de – barn och gamla – som är mest beroende av den kollektiva trafiken. Liknande synpunkter framförs av bl. a. *Chalmers tekniska högskola* och *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län.*

Frågan om direkta restriktioner mot biltrafiken tas likaså upp av flera remissinstanser. *Konsumentverket* framhåller därvid att allmänhetens transportsituation knappast gagnas genom åtgärder som försämrar villkoren för den individuella trafiken såvida inte samhället samtidigt kraftfullt satsar på åtgärder som förbättrar de kollektiva transporterna. *Länsstyrelsen i Hallands län* är tveksam till åtgärder som syftar till ett generellt strypande av biltrafiken i tätorter på grund av att sådana skulle drabba vissa bilberoende grupper mycket hårt. Däremot anser länsstyrelsen att det i vissa fall kan finnas skäl att genom trafikreglerande åtgärder ge företräde åt kollektiva trafikmedel eller skydda värdefulla stadsmiljöer.

Flera remissinstanser framhåller i detta sammanhang att parkeringsrestriktioner är den mest verkningsfulla åtgärden för att begränsa biltrafiken i tätorterna. *Svenska kommunförbundet* och *statens planverk* framhåller härvid vikten av att kommunernas handlingsutrymme ökar och att kommunerna genom lagändringar erhåller större styrningsmöjligheter. *TCO* ser kraftigt höjda parkeringsavgifter som det i princip enda medlet som finns när det gäller att prioritera den kollektiva trafiken och därigenom öka dess konkur-

renskraft. Flera remissinstanser bl. a. *länsstyrelsen i Malmöhus län* anser att färdmedelsvalet på lång sikt kan påverkas av en låg taxenivå i kollektivtrafiken samt att effekterna på valet förstärks genom en höjning av parkeringsavgifterna.

SLTF stöder utredningens förslag om att ett generellt förbud införs i reserverade körfält att stanna eller parkera annat fordon och att kommunala trafikvakter får generell behörighet att ingripa mot obehöriga fordon.

Några remissinstanser har i sina yttranden berört frågan om arbetstidernas inverkan på trafikefterfrågan. Bland åtgärder som kan bidraga till att sänka trafikföretagens kostnader framhåller *SJ* en ökad tillämpning av flexibel eller förskjuten arbetstid särskilt vid större arbetsplatser, skolor etc. *SLTF* hävdar härvid att en förbättrad resstandard med oförändrat turutbud kan erbjudas resenärerna om sådana arbetstider tillämpas.

Införande av snabbussar och s. k. anropsstyrd trafik bedöms genomgående positivt av de remissinstanser som haft synpunkter på frågan. I samband härmed har några instanser tagit upp frågan om ändring av yrkestrafikförordningen angående tillstånd för linjetrafik. Enligt *Svenska kommunförbundet* bör kommunernas ställning i frågor om tillstånd till linjetrafik stärkas.

Svenska busstrafikförbundet och *Svenska kommunförbundet m. fl.* delar utredningens uppfattning att bussförarutbildningen bör jämställas med annan yrkesutbildning och att ökade statliga insatser fordras på detta område.

Utredningens förslag om ett vidgat statligt stöd till anläggningar som är av betydelse för kollektivtrafiken har i huvudsak fått stöd av remissinstanserna. Flertalet remissinstanser menar dock i likhet med utredningen att det föreslagna statsbidraget till kollektivtrafiken torde vara av blygsam omfattning jämfört med behoven.

LO finner det väsentligt med ett ökat stöd till kollektivtrafiken, men anser att de av utredningen föreslagna principerna för stödets utformning alltför starkt knutits till anläggningskostnaderna. LO anser att ett mer allmänt utformat kollektivtrafikbidrag skulle ge större möjligheter att tillgodose de lokala och regionala kraven på kollektivtrafiken. *Landstingsförbundet* har i och för sig inga invändningar till att den nuvarande tunnelbanekungörelsen ges en vidare tillämpning. Däremot ifrågasätter förbundet om man inte i ett sammanhang bör diskutera statens finansiella ansvar för kollektivtrafiken och arbetsfördelningen mellan stat, landsting och kommun. Landstingsförbundet vill vidare understryka betydelsen av att landsting och primärkommuner ges möjligheter att utan snäv styrning av statsbidragsbestämmelser bedöma vilka behov de har av ökade satsningar på transportområdet inkl. kollektivtrafiken. Statsbidragssystemet bör därför vara så konstruerat att det är neutralt i trafiktekniska frågor och i avvägningen mellan olika medel att lösa transportbehoven. Liknande synpunkter framförs av bl. a. *Svenska kommunförbundet*.

Framför allt motsätter sig flera remissinstanser den av utredningen

framförda tanken att bidragen skall bli disponibla genom omprioriteringar inom berörda anslag för gatu- och vägbyggnad. Som skäl härför anges att de anslag som f. n. ges till gatu- och vägbyggande inte är tillräckligt för att tillgodose det investeringsbehov som idag föreligger på vägbyggnadssidan. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* finner det därtill förenat med stora svårigheter att inom samma ram göra prioriteringar mellan åtgärder som är behövliga för kollektivtrafiken och investeringar som är ägnade för främst den individuella trafiken på vägar och gator.

Statens vägverk önskar en total översyn av bidragsbestämmelserna, men menar att en sådan kan vara tidskrävande. Om statsmakterna därför skulle önska ett snabbt realiserande av något av utredningens viktigare förslag med minsta möjliga förändringar i nuvarande bidragssystem skulle detta enligt vägverkets mening kunna ske genom att dels bidragsgivningen till tunnelbanor utvidgas till att gälla även spåröverbyggnader, dvs. räls, syllar och ballast, dels att begreppet tunnelbana utsträcks att omfatta banor av spårvägskaraktär inom tätort. Bestämmelserna bör däremot inte gälla järnvägar – varken statliga eller enskilda. Om man härutöver skulle vilja ge visst stöd till kollektivtrafik inom alla kommuner borde detta – fortsätter vägverket – ges formen av ett "stimulansbidrag" omfattande inte endast smärre anläggningar utan även större anläggningar för busstrafik. Vägverket förutsätter därvid att bidragsprocenten sättes så – inte över 50 % – att ett enkelt handläggningsförfarande på länsplanet kan motiveras enligt utredningens intentioner. Beredningen av hithörande ärenden kan menar verket lämpligen ske analogt med vad som f. n. gäller för statsbidragsgivningen till enskilda vägar. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* hyser farhågor för att den av utredningen föreslagna bidragsordningen innebär alltför detaljerad prövning och kontroll. Vidare ifrågasätter länsstyrelsen om inte den av utredningen föreslagna tiden för att behandla och meddela beslut om bidrag till smärre anläggningar är otillräcklig.

SJ uppfattar utredningens förslag om undantag för statsbidrag till anläggningar för spårbunden trafik som drivs av SJ som felaktigt och att det motverkar strävandena till en samhällsekonomiskt motiverad samordning av trafiken.

Statskontoret menar att utredningens förslag till ansvarsfördelning mellan vägverket och länsstyrelserna i fråga om bidragsgivningen kan vålla oklarhet eftersom gränsdragningen sker mellan bussleder–busshållplatser och smärre anläggningar av samma typ. Statskontoret förordar att länsstyrelsen svarar för all bidragsgivning till investeringar för busstrafik, medan vägverket görs ansvarig för bidragen till de betydligt kostsammare investeringarna för spårbunden trafik, vilka sker endast i ett fåtal tätorter. Statskontoret anser vidare att en enhetlig bidragsandel för alla typer av investeringar för busstrafik troligen skulle vara mer lätthanterlig än den differentiering – beroende på investeringens karaktär – som utredningen föreslagit.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län menar att utredningen inte tillräckligt moti-

verat en lägre bidragsprocent för andra anläggningar än tunnelbanor. *Länsstyrelserna i Värmlands och Norrbottens län* ifrågasätter också om inte bidragsprocenten bör vara lika för anläggningar för buss- och för tunnelbanetrafik. Länsstyrelsen i Norrbottens län ifrågasätter dessutom nödvändigheten av central prövning av statsbidragsmöjligheterna. På samma sätt som föreslagits beträffande smärre anläggningar torde länsstyrelsen ha goda möjligheter att pröva behovet och angelägenheten av också de övriga angivna anordningarna.

Chalmers tekniska högskola anser att man bör överväga att låta åtgärder som bidrar till att öka säkerheten för kollektivresenärer på och invid hållplatser bli statsbidragsberättigade. I detta sammanhang måste också frågan om statsbidrag till gång- och cykelleder tas upp.

Länsstyrelserna i Uppsala och Malmöhus län anser att den fördelningsmetod som utredningen föreslår – att statsbidragen till de smärre anläggningarna tilldelas länen efter befolkningstal – bör tillämpas endast under en övergångsperiod i väntan på ett bättre underlag. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser det föreslagna beloppet om 20 milj. kr. till smärre anläggningar alltför litet och den föreslagna fördelningsgraden mellan länen föga acceptabel. Länsstyrelsen menar därvid att det faktiska behovet av åtgärder bör vara styrande på fördelningen av medel och förordar att kollektivtrafikens transportarbete bör vara avgörande vid medelsfördelningen.

Remissinstanserna ansluter sig i allt väsentligt till de av utredningen framförda synpunkterna på behovet av forskning och utveckling inom kollektivtrafikområdet. Vidare vitsordar flera remissinstanser behövligheten av att de särskilda delområden som utredningen anger blir föremål för breda forskningsinsatser och understryker i detta sammanhang vikten av att de vunna forskningsresultaten presenteras i sådan form att de direkt kan läggas till grund för den kommunala planeringen av kollektivtrafiken.

Bilaga 6

SOU 1975:68 Handikappanpassad kollektivtrafik, sammanfattning av betänkandet, remissyttrandena samt det av utredningen föreslagna ramprogrammet

Sammanfattning av betänkandet

Inledning

Samhällets insatser för att förbättra handikappades situation har under senare år inriktats på integrering och normalisering, vilket innebär en strävan att utforma samhället så att handikappade skall kunna leva och verka på samma sätt som icke handikappade. Betydande insatser för handikappade har gjorts på en rad områden. De avser såväl rehabilitering, social hemhjälp och annan service, färdtjänst och tekniska hjälpmedel som bostäder, boendemiljö, arbetsmiljö, ekonomisk trygghet, utbildning, arbete, kulturliv och fritidsverksamhet. Samhällets insatser för handikappade har fortlöpande byggts ut och förstärkts.

I prop. 1976/77:87 om insatser för handikappades kulturella verksamhet föreslogs således åtgärder för att öka handikappades delaktighet i kulturlivet. Riksdagen beslöt i enlighet med förslagen. I fjol lades i prop. 1978/79:73 fram förslag om åtgärder för att förbättra handikappades situation på arbetsmarknaden. Bl. a. föreslogs väsentligt förbättrade villkor för bilstödet till handikappade som förvärvsarbetar eller studerar.

Kommunerna och landstingen svarar för betydelsefulla insatser på handikappområdet. Kommunerna har de senaste åren väsentligt ökat sina insatser när det gäller bostäder, färdtjänst, hemhjälp och övrig service. Samma utveckling präglar de områden som sjukvårdshuvudmännen svarar för. Kommunerna får från den 1 januari 1975 statsbidrag med 35 % av kostnaderna för färdtjänsten. Syftet härmed är bl. a. att en tillfredsställande färdtjänst skall byggas upp i landets samtliga kommuner.

Handikapporganisationernas arbete har haft stor betydelse för såväl enskilda handikappade som utbyggnaden och inriktningen av samhällets insatser på handikappområdet. Handikapprörelsen samarbetar med samhällets myndigheter och organ i olika sammanhang bl. a. inom ramen för handikappinstitutet samt statens handikappråd och handikappråden i kommuner och län. Samarbetet har successivt utvecklats och förstärkts.

Frågor som hänger samman med handikappades behov av särskilda åtgärder och arrangemang inom kommuniktionsväsendet behandlas fortlöpande av de statliga trafikverken. Inom vissa verk arbetar särskilda samarbetsgrupper med sådana frågor. I dessa grupper ingår företrädare för handikapprörelsen. Som ett aktuellt exempel på resultatet av det fortlöpande arbetet med handikappfrågor inom de statliga verken kan nämnas att de nya personvagnar, som SJ har beställt, i väsentliga delar tillgodoser kraven på handikappanpassning. Dessutom har regeringen uppdragit åt SJ att ta fram

beslutsunderlag för en helt handikappanpassad järnvägsvagn. Även andra statliga verk och myndigheter samt kommunala och vissa enskilda företag m. fl. svarar för uppgifter som berör handikappades förflyttning. Forsknings- och utvecklingsarbetet inom handikappområdet har efter hand intensifierats.

I november 1976 beslöt regeringen om förändringar rörande handikappades parkeringstillstånd, som innebär väsentliga förenklingar och förbättringar. Handikappade kan således numera vända sig till den lokala trafiknämnden och där få ett riksgiltigt parkeringstillstånd. Regeringen har också uppdragit åt statens vägverk att utfärda föreskrifter som innebär att tillstånden fortsättningsvis skall knytas till den handikappade personligen och inte till fordonet. Detta betyder att tillståndet även gäller om någon annan kör den handikappade.

Handikapputredningen[1], som under åren 1967–1976 behandlat olika frågor om samhällets ansvar för handikappade, har lagt fram olika förslag[2] som alla syftar till förverkligandet av målsättningen om integrering och normalisering av de handikappade i samhället. Utredningen föreslog i sitt betänkande Bättre socialtjänst för handikappade (SOU 1970:64) att frågan om det allmänna färdväsendets anpassning till de handikappades behov skulle tas upp till en samlad bedömning genom en särskild av kommunikationsdepartementet tillkallad expertgrupp.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet år 1973 särskilda sakkunniga med uppdrag att utreda vissa frågor rörande det allmänna kommunikationsväsendets anpassning till de handikappades behov (HAKO-utredningen)[3].

HAKO-utredningen avgav i september 1975 betänkandet[4] (SOU 1975:68) Handikappanpassad kollektivtrafik.

Yttranden över betänkandet har avgetts av socialstyrelsen, statens handikappråd, handikappinstitutet, styrelsen för vårdartjänst, postverket, statens järnvägar (SJ), statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, sjöfartsverket, luftfartsverket, statens väg- och trafikinstitut, statskontoret, riksrevisionsverket (RRV), byggnadsstyrelsen, bostadsstyrelsen efter hörande av boendemiljödelegationen, statens planverk, statens råd för byggnadsforskning, universitetet i Göteborg, Chalmers tekniska högskola, arbetsmarknadssty-

[1] Direktiv: se 1968 och 1971 års riksdagsberättelser sid. 38 resp. 13.

[2] Kommunerna och den sociala omvårdnaden (SOU 1967:53), Bättre hjälpmedel för handikappade (SOU 1967:60), Bättre utbildning för handikappade (SOU 1969:35), Bättre socialtjänst för handikappade (SOU 1970:64), Bostadsanpassningsbidrag (SOU 1972:30), Kultur åt alla (SOU 1976:20).

[3] Ledamöter: numera generaldirektören Bengt Furbäck, tillika ordförande, sekreteraren Jimmy Björk, chefsarkitekten Karl-Axel Bladh, byrådirektören Åke Dahlström, avdelningsdirektören Ulf Du Rietz ersatt den 1 juli 1974 av avdelningsdirektören Anders Back, byråchefen Tomas Friberger, ombudsmannen Hans Gedin, avdelningsdirektören Erik Leine, kanslichefen Rolf Utberg samt kanslichefen Nils Wallin. Direktiv: se 1974 års riksdagsberättelse sid. 216.

[4] SOU 1975:76 innehåller ett sammandrag av betänkandet på svenska, engelska och tyska.

relsen (AMS), arbetarskyddsstyrelsen, styrelsen för teknisk utveckling, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Östergötlands, Jönköpings, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Kopparbergs, Västernorrlands och Norrbottens län, handikapputredningen, utredningen avseende vissa kommunala trafik- och trafiksäkerhetsfrågor, kommunalekonomiska utredningen, ASEA, AB Volvo, Centralorganisationen SACO/SR, Landsorganisationen i Sverige (LO), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), De Handikappades Riksförbund (DHR), Handikappförbundens Centralkommitté (HCK), De blindas förening (numera Synskadades riksförbund), MS-förbundet, Svenska hamnförbundet, Sveriges redareförening, Landstingsförbundet, Stockholms läns landsting, Svenska kommunförbundet, Linjeflyg AB (LIN), Scandinavian Airlines System (SAS), Svensk Bilprovning, Svenska busstrafikförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen (SLTF), Svenska taxiförbundet och Svenska utvecklings AB.

HAKO-utredningen

Allmänna utgångspunkter

Utredningen anser att anpassningen av trafikmedlen till alla trafikanters – och således även till handikappades – behov bör ingå som en naturlig del i trafikföretagens och färdmedelstillverkarnas planering. Som en följd härav bör de frågor som utredningen har haft att överväga behandlas i mera övergripande trafikpolitiska sammanhang. Utredningsarbetet planerades därför så att utredningens förslag skulle kunna tas upp till behandling i den trafikpolitiska propositionen.

Kollektiva färdmedel kan endast användas av handikappade om de kan ta sig till och från färdmedlen. Mot den bakgrunden har utredningen bedömt att det är angeläget att belysa varje länk i transportkedjan. En särskild expert har därför anlitats för att – som komplement till en av utredningen gjord kartläggning av färdmedlen och terminalerna – genomföra en specialstudie över de handikappades problem vid förflyttning i närmiljön från bostad/arbetsplats till terminalanläggning eller motsvarande.

Utredningens kartläggning visar att åtskilliga problem är av en sådan teknisk karaktär att detaljstudier eller särskilt utvecklingsarbete krävs för att konkreta förslag till anpassningsåtgärder skall kunna lämnas. Detaljstudierna och utvecklingsarbetet kräver insatser av expertis på flera sakområden, bl. a. medicin, handikappfrågor, färdmedelstillverkning och trafikutövning. Det är vidare enligt utredningen angeläget att utvecklingsarbetet samordnas inom och mellan de olika trafikslagen. Viss del av utvecklingsarbetet har dessutom bedömts komma att ta relativt lång tid i anspråk. Utredningen har därför inte ansett det vara rationellt att inom utredningens ram genomföra erforderliga detaljstudier och utvecklingsarbeten. Som följd härav har utredningen behandlat hithörande frågor mera principiellt och översiktligt. Dessa frågor bör, med utgångspunkt i av statsmakterna fastlagda riktlinjer, vidarebearbetas av de myndigheter och företag som har det direkta ansvaret för planering, drift och utveckling av de allmänna färdmedlen.

De handikappade och den nuvarande trafikmiljön

Utredningen redovisar de myndigheter och organisationer som handhar olika uppgifter med anknytning till handikappades situation på trafikområdet. De handikappades egna organisationer som bl. a. bevakar medlemmarnas intressen, informerar om handikappades situation i samhället samt på olika sätt bistår myndigheterna i deras arbete på handikappområdet redovisas också. 19 förbund med ca 230 000 medlemmar samverkar inom Handikappförbundens centralkommitté (HCK). Störst bland övriga organisationer är De handikappades riksförbund (DHR) med ca 40 000 medlemmar.

Utredningen definierar som förflyttningshandikappad den som på grund av nedsatt fysisk eller psykisk förmåga inte kan utnyttja de nuvarande allmänna trafikmedlen eller som möter mera betydande svårigheter vid förflyttning eller resa. Rörelsehindrade, syn- och hörselskadade, allergiker, utvecklingsstörda samt olika grupper med av ålder och/eller sjukdom/olycksfall framkallade begränsningar i den personliga förmågan kan i detta sammanhang anses vara förflyttningshandikappade.

Utredningen bedömer att ca 250 000 personer har en sådan begränsning i sin fysiska eller psykiska utrustning att de i kommuniktionssammanhang kan anses vara gravt handikappade. Många av dessa är mer eller mindre beroende av kommunal färdtjänst för lokala resor och måste vid längre resor ha hjälp att komma ombord på färdmedlet samt behöver i vissa fall även hjälp under resan. Ca 20 000 av dessa personer bedöms ha så grava handikapp att de är beroende av särskilda transportmedel, t. ex. färdtjänstfordon för alla resor. Utredningen anser vidare att ytterligare ca 750 000 personer genom någon form av handikapp har varierande svårigheter vid resa och förflyttning. Antalet trafikanter som bedöms få direkt nytta av en allmänt ökad tillgänglighet och standard hos de kollektiva färdmedlen har således av utredningen beräknats till ca 1 miljon.

Utredningen framhåller att ett stort antal åldershandikappade, yngre barn, personer som medför barnvagn på resa m. fl., vilka alla i vissa resesituationer har sämre förutsättningar än fullt rörliga resenärer, också kan ha stor nytta av skilda handikappanpassningsåtgärder.

Vid en serie s. k. hearings med representanter för de handikappade har utredningen närmare tagit del av hur personer med olika handikapp upplever dagens trafikmiljö och vilka brister i färdmedlens utformning och utrustning som hindrar dem från att resa kollektivt i önskad utsträckning. Utredningen har funnit att benägenheten hos handikappade att resa med kollektiva färdmedel är minst densamma som för andra personer i samhället. Förutom hearings har utredningen genom en enkät till trafikmyndigheter, trafikföretag och färdmedelstillverkare samt genom kontakter med forskare och experter mera i detalj kartlagt hur dagens trafikmiljö och befintliga färdmedel är utrustade från handikappsynpunkt. Genom enkäten har också framkommit i vad mån tekniska begränsningar för en ytterligare handikappan-

passning föreligger samt kostnaderna för olika anpassningsåtgärder.

De rörelsehindrade anför allmänt att de har svårigheter att komma på och av färdmedlen. Spårvagnar, bussar, tåg, flygplan och fartyg är svårtillgängliga genom höga insteg och branta trappor m. m. Utrymmena ombord på färdmedlen anses ofta vara för trånga. Förhöjda säten, stödhandtag och andra anordningar som underlättar för de rörelsehindrade saknas i stor utsträckning.

På hållplatser och terminaler utgör nivåskillnaderna mellan gata och entré, mellan byggnad och perrong eller mellan perrong och färdmedel svåra hinder. De handikappade önskar hissar och ramper i större utsträckning. Biljettförsäljningsställen, telefonhytter, spärrar för passkontroll samt toaletter är exempel på sådant som i regel inte är särskilt anpassat för rullstolsbundna. Enligt HAKO-utredningens uppfattning är det i stort sett endast stationerna på de nyare grenarna av tunnelbanan i Stockholm, vissa hamnterminaler samt terminalbyggnaden på Sturups flygplats som f. n. håller en standard som från handikappsynpunkt kan anses fullt tillfredsställande.

Personer med nedsatt syn eller hörsel, utvecklingsstörda m. fl. framhåller svårigheterna att få information exempelvis om linjenummer, destination, avgångs- och ankomsttider, byten etc. Såväl synskadade som hörselskadade önskar förbättringar av den audiella och den visuella informationen. En lindrigt synskadad har t. ex. nytta av både bättre skyltning och mer högtalarinformation, medan den hörselskadade önskar kvalitetsförbättringar i högtalarinformationen, och som komplement fler anslag med tryckta upplysningar.

Höga kantstenar vid övergångsställen och hållplatser medför problem för många rörelsehindrade. Ljusreglerade övergångsställen förekommer enligt de handikappades mening i alltför liten omfattning och ytterst sällan i kombination med ljudsignaler för synskadade. Synskadade besväras av ojämn beläggning, tillfälliga hinder eller olämpligt placerade stolpstag, skyltar m. m. Rullstolsbundna saknar dessutom ofta ramper som komplement till trappor.

Utredningens förslag

Utredningen konstaterar att en nödvändig förutsättning för att det av statsmakterna uppställda målet om normalisering och integrering av de handikappade i samhället skall nås är att de allmänna trafikmedlen i all möjlig utsträckning görs tillgängliga även för handikappade. Ett förverkligande av denna målsättning kräver särskild planering, normgivning m. m. från samhällets sida. De handikappades transportproblem bör som följd härav behandlas inom ramen för de övergripande trafikpolitiska överväganden och bearbetas av de myndigheter och företag som har det direkta ansvaret för planering, drift och utveckling av de allmänna trafikmedlen.

Med hänsyn till den målsättning som allmänt gäller för samhällets insatser på handikappområdet och som också varit vägledande för utredningens

arbete finner utredningen inte skäl att prioritera någon handikappgrupp före en annan. De handikappade deltar eller strävar efter att delta i samma aktiviteter i samhället som icke handikappade. De förvärvsarbetar, utbildar sig m. m. och har över huvud taget samma krav som andra på att kunna förflytta sig mellan bostad och arbetsplats, till platser för service- och kulturutbud etc.

De kartlagda bristernas negativa inverkan på handikappades resemöjligheter och det stora antalet personer som skulle finna fördelar i en förbättring av det kollektiva trafiksystemets standard talar enligt utredningen för att samtliga möjligheter till handikappanpassning av färdmedlen skall tas till vara så snart det är tekniskt, praktiskt och ekonomiskt möjligt. Under den tid som åtgår för att genomföra en fullständig anpassning bör kompletterande transportlösningar kunna erbjudas de gravt handikappade.

Utredningens övergripande förslag innefattar sammanfattningsvis

- *ett ramprogram för anpassningsåtgärder avseende färdmedel, terminaler och närmiljö samt för forskning och utveckling,*
- *försöksvis införande av riksfärdtjänst,*
- *att det samordnande ansvaret för de kollektiva trafikmedlens handikappanpassning skall åvila den av trafikpolitiska utredningen föreslagna trafikplaneringsnämnden.*

Ramprogrammet, som består av ett antal konkreta anpassningsåtgärder för de olika färdmedlen, är avsett att vara vägledande vid utarbetande av normer för handikappanpassning av färdmedlen och vid genomförandet av åtgärderna. (Ramprogrammet redovisas i bilaga 6.4.)

Anpassningsåtgärderna indelas av utredningen, med utgångspunkt i när de praktiskt kan genomföras, i fyra grupper.

Åtgärder som kan genomföras på befintliga färdmedel och terminaler utan att dessa behöver tas ur drift benämns *kompletteringsåtgärder*. Dessa åtgärder bör enligt utredningens uppfattning kunna genomföras successivt inom fem år efter det att normer utfärdats.

Åtgärder som kan genomföras på befintliga färdmedel då dessa tas ur drift av andra skäl än för att handikappanpassas, t. ex. vid reguljära översyns- och reparationsarbeten, benämns *översynsåtgärder*. Dessa åtgärder bör enligt utredningens uppfattning kunna genomföras successivt inom en period av tio år efter det att normer för anpassning utfärdats.

Åtgärder som endast kan vidtas i samband med nyanskaffning av färdmedel eller vid ny- och ombyggnd av terminaler och olika element i närmiljön benämns *anskaffningsåtgärder*. Genomförandetiden blir naturligen beroende av behovet av ersättnings- eller nyanskaffning av färdmedel samt på behovet av ny- och ombyggnad av terminaler samt på behovet av förändringar i närmiljön.

Åtgärder som kan genomföras först efter forskning, utveckling och provverksamhet benämns *utvecklingsåtgärder*. Det är enligt utredningens

uppfattning inte möjligt att ange hur lång tid som krävs för att sådana åtgärder skall kunna genomföras.

Utredningens överväganden innebär att alla de förbättringsåtgärder från handikappsynpunkt, vilkas tekniska lösningar är kända, skall genomföras under en period av i genomsnitt fem år, dvs. inom en tioårsperiod. Därmed skulle det övervägande flertalet av de handikappade samt stora grupper av allmänheten i övrigt få väsentliga standardförbättringar i det kollektiva resandet. Kollektivtrafikens attraktivitet höjs därmed, vilket är en viktig förutsättning för att berörda trafikföretag skall avsätta erforderliga resurser för upprustningen. Åtgärderna kräver inte något utvecklingsarbete och ryms enligt utredningens bedömning inom de ekonomiska ramar som kan förutsättas komma att stå till trafikföretagens förfogande.

För gravt handikappade är dessa åtgärder inte tillräckliga. För dem föreslås temporära lösningar i avvaktan på att handikappanpassade färdmedel utvecklas. För att påskynda lösningar som tillgodoser även gravt handikappades behov att resa med reguljära färdmedel bör forsknings- och utvecklingsarbete snarast påbörjas.

Kostnaderna för att vidta de åtgärder som med nu känd teknologi enligt utredningens mening kan genomföras som kompletterings-, översyns- och anskaffningsåtgärder på terminaler och färdmedel uppgår till ca 235 milj. kr. i 1974 års prisläge. Beloppet är beräknat med utgångspunkt i de kostnadsbedömningar som gjorts av trafikutövare och färdmedelstillverkare och fördelar sig med ca 130 milj. kr. på terminaler och ca 105 milj. kr. på färdmedel. Kostnaderna avser investeringar under en period av ca 10 år och utgör endast till en begränsad del merkostnader som direkt följd av utredningens förslag. Vissa anpassningsåtgärder, huvudsakligen på terminalsidan, kan nämligen oavsett utredningens förslag väntas bli genomförda men vid en senare tidpunkt. Vidare pekar utredningen på att vissa av de föreslagna anpassningsåtgärderna bl. a. bredare dörrar, bättre information, automatiska dörröppnare, lättare passager m. m. även kommer den övriga allmänheten till godo och därigenom leder till en allmän standardhöjning av terminalerna. Endast till den del åtgärderna är enbart inriktade på handikappade, t. ex. handikappanpassning av toaletter, leder de till renodlade merkostnader.

En jämn fördelning av kostnaderna på det antal år som det bedöms ta att genomföra åtgärderna visar att stat och kommun vardera belastas med ca 10 milj. kr. per år under en tioårsperiod och enskilda företag med ca 7 milj. kr. per år under en sjuårsperiod (endast bussar och taxibilar). Utredningen anser med hänsyn till bl. a. trafikverkens och trafikföretagens årliga omsättningar och det föreslagna successiva genomförandet att kostnaderna för anpassningsåtgärderna – som endast utgör några promille av verkens och företagens samlade årliga omsättning för passagerartrafik (4 till 5 miljarder kr. i 1975 års prisnivå) – bör rymmas inom de resurser som står till resp. verks och företags förfogande. De åtgärder som kan genomföras som kompletterings-, översyns- och anskaffningsåtgärder bör därför enligt utredningens uppfattning

inte behöva genomföras senare än vad som är motiverat av tekniska skäl.

Vad gäller frågan om medel för forskning och utveckling anser utredningen att om erforderliga medelsbehov inte ryms inom nuvarande totala medelsramar för forsknings- och utvecklingsarbete i samhället bör särskilda medel anslås. Sådana utvecklingsprojekt som nära anknyter till trafikföretagens normala utvecklingsarbete bör liksom hittills finansieras av företagen själva. De åtgärder som kan bli en följd av utvecklingsarbetet bedöms i huvudsak kunna genomföras som anskaffningsåtgärder, varför de bör kunna genomföras till rimliga kostnader.

Utredningen konstaterar att vissa färdmedel först i ett längre perspektiv kan bli tillgängliga för de gravt handikappade. För dessa personer kvarstår därför ett transportbehov som under en längre tid inte kan tillgodoses med reguljära färdmedel. Denna grupp som antalsmässigt är relativt liten kan omfatta svårt rörelse- och orienteringshindrade, särskilt de som är flerhandikappade t. ex. dövblinda, personer med vissa psykiska besvär, begåvningshandikappade och de som har avsevärt nedsatta funktioner i vissa inre organ. Dessa gruppers regionala och interregionala resebehov måste också enligt utredningens uppfattning kunna tillgodoses under den tid det tar att anpassa färdmedlen.

Utredningen har därför funnit att den nuvarande kommunala färdtjänsten bör kompletteras med en särskild transportlösning för regionala och interregionala resor och föreslår att utöver den kommunala färdtjänsten en ny transporttjänst – benämnd *riksfärdtjänst* – inrättas i syfte att tillgodose vissa gravt handikappades resebehov utanför hemkommunens trafikområde.

Ca 20 000 personer torde på grund av handikapp kunna göra en långväga resa endast om den kan genomföras på relativt kort tid och/eller om viss personlig service kan erbjudas. Vissa personer i denna grupp kan klara en lång restid om resan genomförs under förhållanden som medger tillfredsställande komfort, utrymme och service eller om resan företas med tillgång till utrymme för personlig hygien eller avskild sittplats. Utredningen föreslår att dessa personer inom ramen för riksfärdtjänsten medges rätt att resa med det färdmedel, t. ex. flyg eller järnväg (sittplats i första klass eller sovplats i enbäddskupé), som krävs med hänsyn till deras handikapp. En sådan resa bör få ske till en kostnad som motsvarar avgiften för andra klass järnväg på samma sträcka.

En förutsättning för att riksfärdtjänsten skall fungera är att kommunal färdtjänst – om det är erforderligt – kan erbjudas på både avrese- och ankomstorterna. En riksfärdtjänstresa kan således bestå antingen av en kombination av resa med kommunal färdtjänst på avrese- resp. ankomstorten och resa med kollektivt färdmedel mellan dessa orter eller i vissa fall av en resa med särskilt färdtjänstfordon hela sträckan.

De totala kostnaderna för riksfärdtjänsten är framför allt beroende av resefrekvensen. Utredningen har inte ansett sig böra föreslå någon begräns-

ning av det antal riksfärdtjänstresor per år som en handikappad får företa. Resebehoven varierar givetvis starkt beroende av anställningsförhållanden, familjeförhållanden, ålder, personliga intressen, ekonomi m. m. Med utgångspunkt i allmänhetens genomsnittliga resefrekvens när det gäller längre resor med kollektiva färdmedel, och med hänsyn till att handikappades resebenägenhet vad gäller fjärresor inte bedöms vara mindre än genomsnittet, torde antalet riksfärdtjänstresor komma att uppgå till genomsnittligt två per handikappad och år. Kostnaden för det allmänna beräknas till ca 400 kr. per resa i 1974 års prisnivå. Denna kostnad har beräknats med utgångspunkt i att det genomsnittliga regionala och interregionala resandet i landet är två tur och returresor om 50 mil per år. De totala kostnaderna för riksfärdtjänsten beräknas uppgå till ca 15 milj. kr. per år i 1974 års prisläge.

Utredningen anser att systemet med riksfärdtjänst – i likhet med vad som är fallet i fråga om den kommunala färdtjänsten – bör bli föremål för försöksverksamhet, förslagsvis under en treårsperiod. Efter utvärdering av försöksverksamheten kan en mera långsiktig utformning av en framtida riksfärdtjänst göras med sikte på ett tillfredsställande komplement till de reguljära färdmedlen.

Utredningen utgår vidare ifrån att de förslag som kan komma att föreläggas riksdagen beträffande den försöksvisa riksfärdtjänsten föregås av samråd med företrädare för primär- och landstingskommunala intressen vad avser huvudmannaskap och kostnadsfördelning. Härutöver kan samråd med handikapprörelsen erfordras.

Utredningen bedömer som nämnts att det totala antalet personer med svåra handikapp f. n. uppgår till ca 250 000. Riksfärdtjänst torde behöva inrättas för uppskattningsvis 20 000 personer. Av resterande 230 000 personer med grava handikapp bör de som är berättigade till kommunal färdtjänst – för att kunna genomföra en längre resa med reguljära trafikmedel – kunna erhålla färdtjänst i förutom hemkommun även ankomstkommun. För att detta skall kunna ske och även för att den föreslagna riksfärdtjänsten skall kunna fungera understryker utredningen vikten av att kommunal färdtjänst inrättas i alla kommuner och byggs ut i de kommuner som nu har begränsningar i rätten till färdtjänst. Det statliga bidraget till kommunerna för färdtjänsten torde ge goda förutsättningar härför.

HAKO-utredningen anser i likhet med handikapputredningen att frågan om *bidrag till anskaffning av egen bil* bör bli föremål för ytterligare överväganden.

Utredningen konstaterar att den omständigheten att ansvaret för driften av och tillsynen över den kollektiva trafiken är sektoriellt fördelad på olika myndigheter och att det inom sektorerna också finns en uppdelning mellan myndigheter och trafikutövare ställer särskilda krav på de *organisatoriska former inom vilka handikappanpassningen av färdmedlen skall genomföras.*

De olika färdmedlens genomsnittliga livslängd samt ny- och ombyggnadstakten är av särskild betydelse för det tidsperspektiv inom vilket de föreslagna

anpassningsåtgärderna kan genomföras. Behovet av preciseringar från såväl teknisk synpunkt som säkerhetssynpunkt av de föreslagna anpassningsåtgärderna, samt kravet på forskning och utveckling för att finna tekniska lösningar på vissa ännu inte lösta problem, har också betydelse för hur snabbt anpassningen kan ske. Tillgången på resurser är vidare av väsentlig betydelse för den takt med vilken de kollektiva färdmedlen kan handikappanpassas. Som en följd av dessa faktorer kan enligt utredningens mening handikappanpassning inte ske parallellt för de olika trafikslagen.

Det förhållandet att det finns ett stort antal trafikföretag och färdmedelstillverkare samt att marknadsstrukturen resp. konkurrensförutsättningarna starkt varierar mellan de olika trafikslagen försvårar enligt utredningen en enhetlig färdmedelsteknisk handikappanpassning på frivillig väg. Utredningen konstaterar dock att många trafikföretag redan i dag är lyhörda för de handikappades krav men i avsaknad av fasta normer och resurser går utvecklingen långsamt.

Enligt utredningens mening är det i och för sig möjligt att resp. myndigheter och trafikföretag, var och en på sitt område, svarar för färdmedlens och trafikanläggningarnas handikappanpassning. Med hänsyn till de problem som är förenade med anpassningen av de kollektiva färdmedlen till de handikappades behov, samt den samordning mellan de olika trafikslagen som under alla förhållanden måste komma till stånd, förordar utredningen att en särskild från trafikföretagen och trafikverken fristående organisation skapas med ansvar för samordning – som i huvudsak innebär planering, normgivning och uppföljning – av de kollektiva trafikmedlens handikappanpassning. Ansvaret för det direkta genomförandet av handikappanpassningen bör dock åvila de olika trafikverken och trafikföretagen.

Samhällets målsättning på handikappområdet, nämligen normalisering och integrering, innebär att de handikappades transportproblem bör behandlas inom ramen för de övergripande trafikpolitiska övervägandena. Handikappanpassning av det kollektiva trafiksystemet är en betydelsefull del av en allmän insats för att öka de kollektiva färdmedlens attraktivitet så att dessa blir generellt tillgängliga och komfortabla för alla. Med hänsyn bl. a. härtill finner utredningen det naturligt att den organisation som får i uppgift att samordna kollektivtrafikens utveckling i detta hänseende funktionellt integreras med den myndighet som av trafikpolitiska utredningen föreslås få det övergripande planeringsansvaret på trafikområdet – trafikplaneringsnämnden.

För att tillförsäkra handikapporganisationerna ett reellt inflytande på myndighetsutövningen på handikappområdet bör till nämnden knytas ett särskilt råd med företrädare för handikappintressenterna och andra berörda intressenter.

Beträffande det konkreta arbetet förutsätter utredningen att trafikplaneringsnämnden instruktionsenligt får det samordnande ansvaret för de kollektiva färdmedlens och trafikanläggningarnas anpassning till en högre

grad av tillgänglighet och standard. Häri ligger inte endast en exklusiv handikappanpassning utan även allmänt standardhöjande åtgärder i övrigt som kan förbättra kollektivtrafikens attraktivitet. Nämndens samordnande ansvar för handikappanpassningen av färdmedlen bör ta sig uttryck i utfärdande av anvisningar och rekommendationer samt för trafikverken, trafikföretagen och tillsynsmyndigheterna bindande föreskrifter.

Statens järnvägar, luftfartsverket och sjöfartsverket bör instruktionsenligt, som särskild myndighetsuppgift, svara för anpassningen av färdmedlen till de handikappades behov enligt av trafikplaneringsnämnden utfärdade föreskrifter, rekommendationer eller anvisningar. Vad gäller enskilda järnvägar, spårvägar och tunnelbanor bör motsvarande bestämmelser införas i tillsynskungörelsen för dessa trafikslag.

Enligt fordonskungörelsen skall bussar och taxibilar lämplighetsbesiktigas. Föreskrifter om olika krav för godkännande meddelas av statens trafiksäkerhetsverk. I trafiksäkerhetsverkets instruktion bör därför införas att verket – bl. a. i samband med utfärdande av föreskrifter för lämplighetsbesiktning av bussar och taxibilar – särskilt skall tillgodose anpassningen av färdmedlen till handikappades behov. Detta bör f. ö. få effekt även på andra delar av verkets ansvarsområden.

Enligt yrkestrafikförordningen ankommer det på länsstyrelserna att verka för ett ändamålsenligt anordnande av den yrkesmässiga trafiken. Om till denna föreskrift fogas att handikappades behov därvid särskilt skall tillgodoses skall länsstyrelserna i sin tillståndsgivning även föreskriva villkor som bl. a. tillgodoser handikappades krav på t. ex. hållplatsarrangemang. Vad gäller andra terminalfrågor regleras handikappanpassningen i § 42 a i byggnadsstadgan. De slutsatser som utredningen kommit till avseende terminaler innebär att nuvarande begränsning om att handikappanpassning endast behöver ske vid ny- eller ombyggnad skall utgå. Detta kan beaktas genom en komplettering av § 42 a i byggnadsstadgan.

Trafikplaneringsnämnden bör verka i samråd med berörda organisationer och myndigheter. Den förutsätts således i sitt arbete inhämta underlag från berörda trafikverk och myndigheter liksom från större trafikföretag och organisationer på transportområdet samt färdmedelstillverkare. Nämnden förutsätts vidare arbeta i nära kontakt med handikapporganisationerna samt handikappinstitutet och statens handikappråd.

Nämnden bör ta initiativ till det forsknings- och utvecklingsarbete som kommer att erfordras för att anpassningen av färdmedlen till de handikappades behov skall nå uppställda mål. Den bör vidare vara rådgivande och samordnande i forsknings- och utvecklingsarbetet samt ha ett uttalat ansvar för prioritering av de resurser som avdelas för ändamålet. Någon direkt forskningsledande funktion föreslås dock inte nämnden få. De på transportområdet redan verksamma forskningsledande och forskningsengagerade institutionerna, såsom transportforskningsdelegationen, väg- och trafikinstitutet, skilda högskoleinstitutioner m. fl. förutsätts svara för forskningsstöd

resp. det praktiska forskningsarbetet. Nämnden bör dock kunna spela en väsentlig roll som initiativtagare till olika forskningsprojekt samt i samband med utnyttjandet av forskningsresultaten och omsättningen av dessa i konkreta anpassningsåtgärder.

Nämnden förutsätts dessutom verka för utveckling och tillämpning av enhetliga normer för handikappanpassning av kollektiva färdmedel i internationell trafik.

Remissyttrandena

Remissinstanserna har överlag ställt sig positiva till HAKO-utredningens förslag om handikappanpassning av de kollektiva färdmedlen och trafikanläggningarna. Från bl. a. trafikföretagens sida har viss kritik riktats mot utredningens förslag till utformning av enskilda handikappanpassningsåtgärder samt fördelningen av kostnaderna för genomförandet.

Samtliga remissinstanser delar utredningens grundläggande värdering att den kollektiva trafikapparaten måste anpassas till handikappade för att de så långt som det är möjligt skall kunna leva och verka som andra.

Handikappförbundens centralkommitté (HCK) anser att färdmedlens utformning spelar en central roll när det gäller att bryta handikappades isolering och ge dem möjlighet att delta i samhällets olika aktiviteter på samma villkor som övriga medborgare. *Statens planverk* betecknar de föreslagna anpassningsåtgärderna som ett självklart led i den angivna målsättningen. Verket framhåller dock – i likhet med bl. a. *kollektivtrafikföretagen och deras företrädare* – att en anpassning till handikappades krav inte får leda till en försämring av kollektivtrafikstandarden för andra.

Landsorganisationen i Sverige (LO) anser att den av kollektivtrafikutredningen angivna utgångspunkten för kollektivtrafiken – att tillfredsställa transportbehovet hos den grupp som har den lägsta rörligheten – direkt knyter an till HAKO-utredningens målsättning. LO anser mot denna bakgrund att handikappanpassning bör ingå som ett naturligt led i trafikföretagens och färdmedelstillverkarnas planering. Man framhåller också att många människor, bl. a. till följd av skador i arbetslivet, under längre eller kortare tid kan få uppleva problem liknande dem som handikappade ständigt möter i trafiken och på resor.

En allmänt positiv inställning att medverka till att handikappade bereds ökade möjligheter att resa kollektivt intas av *Svenska lokaltrafikföreningen*. Föreningen hävdar emellertid att det inte kan vara realistiskt att åstadkomma en fullständig handikappanpassning av de kollektiva färdmedlen och att utredningen inte tillräckligt belyst konsekvenserna härav.

Arbetsmarknadsstyrelsen och *arbetarskyddsstyrelsen* framhåller att handikappades inpassning i arbetslivet bör kunna underlättas av de föreslagna anpassningsåtgärderna.

Flertalet av de remissinstanser som närmare kommenterat HAKO-utredningens beskrivning av handikappades situation i dagens trafikmiljö verifierar utredningens bedömningar. *Socialstyrelsen* anser att utredningen, genom sina definitioner av skilda handikappgrupper och genom att granska vilka grupper som blir hindrade i en viss funktion, har gett problemgenomgången en riktig inriktning. Man noterar också att de grupper som möter hinder vid resa varierar till storleken beroende t. ex. på variationer i tillgänglighet hos olika trafikmedel.

Beträffande HAKO-utredningens ramprogram för anpassningsåtgärder avseende färdmedel, terminaler och närmiljö samt för forskning och utveckling ger *Svenska kommunförbundet* uttryck för flertalet remissinstansers mening när man framhåller att de kollektiva trafikmedlen så långt det är möjligt från samhällsekonomisk och praktisk synpunkt bör göras tillgängliga även för personer med svårare handikapp. Med hänsyn till rådande tekniska och ekonomiska förhållanden måste dock genomförandet ske successivt. Vidare måste anpassningsåtgärderna vägas mot de olika trafikslagens trafiksäkerhetskrav och mot bl. a. de trafikekonomiska möjligheterna att genomföra åtgärderna. Vissa åtgärder kommer att vara såväl företags- som samhällsekonomiskt olönsamma att genomföra. Önskvärdheten av ett handikappvänligare samhälle talar dock för att förslagen bedöms utifrån ett vidare perspektiv och mot bakgrund av samhällets uttalade målsättning på handikappområdet.

De Handikappades Riksförbund (DHR), HCK, De Blindas Förening och *MS-förbundet* – som i alla delar ansluter sig till ramprogrammet – understryker vikten av att övergångstiderna i anpassningsarbetet begränsas och att åtgärderna genomförs med största skyndsamhet. DHR menar att anpassningstiden avseende allmänna färdmedel bör begränsas till fem år. Utredningens helhetssyn på trafikmiljön – som omfattar såväl färdmedel som terminaler och närmiljö – anser man vara nödvändig för att goda förflyttningsmöjligheter mellan bostäder, arbetsplatser, serviceinrättningar och de allmänna färdmedlen skall skapas.

Svenska kommunförbundet delar utredningens uppfattning att en åtgärdsprioritering bör avse samtliga färdmedel och utformas så att nödvändiga kompletterings- och översynsåtgärder i första hand kommer till stånd. Härigenom kan stora grupper av handikappade relativt snabbt nyttja den kollektiva trafiken. Andra remissinstanser ifrågsätter i vissa delar utredningens prioritering av anpassningsåtgärderna. *Norrköpings kommun* efterlyser således en inriktning av anpassningsåtgärderna mot fjärrtrafiken, vilken enligt kommunen uppvisar de största bristerna i fråga om tillgänglighet, medan man i närtrafiken genom färdtjänsten kan säkerställa en tillfredsställande lokal trafikservice för gravt handikappade.

Utredningens konkreta förslag till anpassningsåtgärder avseende kollektivtrafikfordonen kommenteras i första hand av trafikföretagen och fordonstillverkarna. *Svenska lokaltrafikföreningen*

anser allmänt att det är möjligt att anpassa fordonen för en mycket stor del av de som är handikappade och påpekar att åtminstone 90 % av dessa redan i dag torde kunna färdas med kollektiva färdmedel med den utformning och under de förutsättningar som gäller f. n. Föreningen anser i likhet med bl. a. *Stockholms läns landsting, Göteborgs Spårvägar, statens järnvägar (SJ), postverket, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* och *Helsingborgs kommun* att det dock går en klar gräns mellan transport av rullstolsbundna och andra handikappade. Lokaltrafikföretagen fruktar att kollektivtrafikens attraktivitet i närtrafiken kommer att minska genom förlängda tider för av- och påstigning med åtföljande längre total restid och försämrad regularitet.

Socialstyrelsen betonar att bussen är det huvudsakliga kollektiva kommuniktionsmedlet för stora befolkningsgrupper, vilket motiverar snabba anpassningsåtgärder för bussarna. *Centralorganisationen SACO/SR* anser för sin del att tanken att rullstolsbundna personer skall klara sig på egen hand vid resa med buss är orealistisk. Man bör därför inte satsa stora belopp på utvecklingsarbete för lyft- och rampanordningar på bl. a. bussar. I stället bör man inrikta sig på att förnya bussbeståndet så att rullstolsbundna utan större besvär kan resa med hjälp av ledsagare. *Svenska busstrafikförbundet* anser att det bör vara möjligt att bättre än hittills beakta olika handikappgruppers speciella behov vid utformningen av nya bussar. En närmare samverkan mellan tillverkare, trafikutövare och företrädare för handikappade torde kunna leda till inte oväsentliga förbättringar härvidlag. *SJ* anser att en rimlig målsättning bör vara att handikappade som i övrigt kan röra sig på egen hand i samhället också skall kunna resa kollektivt med buss. Moderna bussar är redan anpassade till lätt handikappade och ett utvecklingsarbete pågår.

De som översynsåtgärder angivna kompletteringarna med ledstöd, stödanordningar och uppstigningshandtag kan enligt *Svenska lokaltrafikföreningen* för vissa bussar bli så omfattande att dessa måste tas ur trafik för handikappanpassning. *Postverket* uttalar att man självklart är positiv till förbättringar av handikappades rese- och kontaktmöjligheter, men önskar att kommande föreskrifter och regler för fordonsanpassning skall lämna utrymme för bedömningar i det enskilda fallet. Detta motiveras bl. a. med att speciella förhållanden i diligenstrafiken med kombinerade fordon för gods och passagerare försvårar en enhetlig anpassning. Även *Svenska busstrafikförbundet* anser att ramprogrammet måste ge utrymme för differentiering av kraven på handikappanpassning med hänsyn till de aktuella trafikuppgifterna i det enskilda fallet.

Statens trafiksäkerhetsverk (TSV) utfärdar föreskrifter med de krav som taxibilar och bussar måste uppfylla för att godkännas vid lämplighetsbesiktning. Enligt verket synes det inte föreligga några hinder för att anpassa dessa föreskrifter till utredningens förslag.

Även med en långtgående handikappanpassning av linjetrafikfordonen anser *Stockholms läns landsting* att huvuddelen av dagens färdtjänstkunder fortfarande skulle behöva anlita färdtjänsten. Landstinget menar därför att

det från fall till fall bör vara möjligt att antingen handikappanpassa ordinarie trafikmedel eller att utnyttja färdtjänst. Landstinget upplyser vidare om att man har fattat principbeslut om att färdtjänsten skall betraktas som en del av den kollektiva trafiken och inordnas i AB Storstockholms Lokaltrafiks verksamhet. *Svenska kommunalarbetareförbundet* framhåller att de bästa förutsättningarna för samordning av trafikutbud och handikappanpassning bör föreligga i kommuner där lokaltrafiken ombesörjs av *ett* kommunalt företag.

Arbetarskyddsstyrelsen förutsätter att man vid ändring i bussens konstruktion i tillräcklig grad uppmärksammar arbetsmiljöfrågorna. Den personal som skall hjälpa gravt rörelsehindrade att stiga på och av fordonet bör t. ex. ha tillgång till tekniska hjälpmedel så att tunga och tröttande arbetsmoment kan undvikas. *Svenska kommunalarbetareförbundet* har i sitt yttrande även tagit upp förarpersonalens arbetssituation.

De anpassningsåtgärder som föreslås i fråga om tunnelbana, pendeltåg och spårvagn berör ett mindre antal lokaltrafikföretag. Volymmässigt svarar dock den spårbundna lokaltrafiken för en väsentlig andel av kollektivtrafiken. Utredningen har på detta område föreslagit en rad anpassningsåtgärder av liknande slag som för bussarna. *Svenska lokaltrafikföreningen* konstaterar att tillgängligheten till tunnelbanans trafiksystem är relativt god. Det största problemet är här att förankra rullstolen under gång på ett betryggande sätt. Föraren måste av säkerhetsskäl förvissa sig om att fastsättningen är klar innan tåget kan avgå vilket försenar tåget. *Statens väg- och trafikinstitut* anser att den typ av fixering av rullstolar som utredningen diskuterat torde – med rimliga tekniska insatser – kunna ge den rullstolsbundne samma säkerhet som andra passagerare vid normal trafik med de inbromsningar och krängningar som förekommer där.

De fordonstillverkare som yttrat sig över utredningens förslag förklarar att det från tekniska utgångspunkter inte föreligger några hinder att i nyproduktionen beakta skilda handikappanpassningskrav.

SJ framhåller att för handikappade som med eller utan hjälp av färdtjänsten eller annan särskild ledsagare kan ta sig på eller av ett fjärrtåg erbjuder tåget fördelar framför praktiskt taget alla andra färdmedel. Av säkerhetsskäl och på grund av nuvarande tekniska begränsningar menar SJ att det inte är möjligt att klara rullstolar på tåg. SJ anser vidare att denna handikappgrupp är för liten för att det skall vara möjligt att med företagsekonomiska bedömningar motivera ett införande av specialbyggda järnvägsvagnar. Att installera ett tillförlitligt högtalarsystem för personvagnar i lokdragna tåg medför bl. a. höga kostnader med hänsyn till vagnarnas återstående ekonomiska livslängd. I likhet med motorvagnstågen – där högtalare redan finns – överväger SJ emellertid installation i anslutning till nyanskaffning.

I egenskap av tillverkare av järnvägsmateriel anför *ASEA* att den minsta gångbredd genom instigningsdörrar och korridorer som föreslås kan åstadkommas utan större komplikationer vid nykonstruktion av järnvägsvagnar. I

likhet med *SJ* påtalar företaget dock den kapacitetsminskning som ökade utrymmeskrav medför. ASEA avråder – med hänsyn till bl. a. riskerna för den handikappade – från att utrusta vagnarna med någon form av hiss- eller lyftanordning för ombordstigning som manövreras av den handikappade själv. Säkerhetsskäl talar också enligt ASEA för att förflyttning i rullstol under tågets gång inte bör förekomma. *Handikappinstitutet* talar, i likhet med *HCK* och *MS-förbundet*, för en viss generell anpassning av järnvägsvagnar som byggs om. Man anser detta vara viktigt då livslängden på järnvägsvagnarna är lång och få nya vagnar tillkommer. *Riksföreningen mot allergi* vill ha förbud mot att medföra djur i vissa vagnar.

Utredningens förslag till handikappanpassning av taxibilar – med särskilda stödhandtag, lämplig klädsel, större dörröppningsvinkel etc. – har överlag mottagits positivt av remissinstanserna. *LO* delar utredningens uppfattning att taxiväsendet måste ses som en integrerad del av kollektivtrafiken. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser, mot bakgrund bl. a. av taxis stora betydelse för färdtjänsten, att det finns ett stort behov av taxibilar som är bättre utformade med hänsyn till handikappade trafikanter.

Svenska taxiförbundet accepterar sin roll i det kollektiva trafiksystemet och delar i stort utredningens uppfattning om lämpliga handikappanpassningsåtgärder avseende taxibilarna. Man framhåller dock att ju mer taxibilen kommer att skilja sig från standardbilen desto dyrare blir taxibilen i inköp för taxiägaren. Förbundet önskar att åtgärden att förse framsätet med en vridbar handikappanpassad stol rubriceras som utvecklingsåtgärd i stället för som anskaffningsåtgärd. Utvecklingsarbetet bör i övrigt enligt taxiförbundet inriktas på att förändra personbilens standardversion i önskad riktning.

Handikappinstitutet efterlyser en lämplig barnbilstol för transport av handikappade barn upp till 10–12 års ålder. De barnstolar som finns på marknaden kan bara användas av ett barn i framsätet och endast av barn i de lägre åldrarna. *Riksföreningen mot allergi* önskar särskilda allergisanerade taxibilar.

Utredningen avseende vissa kommunala trafik- och trafiksäkerhetsfrågor (trafiknämndsutredningen) upplyser att utredningen söker finna ett smidigt dispensförfarande från vissa generella trafikregler och lokala trafikföreskrifter för att bereda taxi, färdtjänstfordon och handikappade med egen bil möjlighet att köra så nära bostäder och olika serviceinrättningar som möjligt.

Flygbolagen *Scandinavian Airlines System (SAS)* och *Linjeflyg AB (LIN)* samt *Handikappinstitutet* och *DHR* har kommenterat utredningens förslag till anpassningsåtgärder avseende flygplan. SAS finner de avsnitt som handlar om trafikflyget redovisade på ett tillfredsställande sätt och framförda förslag till ändringar rimliga. LIN ser inte några större svårigheter att genomföra anpassningsåtgärderna under en tid av fem år. Handikappinstitutet och DHR anmärker att kravet på rymligare toalettutrymmen borde ha tagits upp som anskaffningsåtgärd. Det bör enligt institutet vara möjligt för flygbolagen att påverka kabininredningens utformning så att vissa förbätt-

ringar kan åstadkommas. Som exempel på åtgärder, utöver tillgängligare toaletter nämner institutet uppfällbara armstöd som standard i alla flygplan. *Luftfartsverket* framhåller att modifiering av flygplan alltid måste utföras så att flygsäkerhetskraven inte åsidosätts.

Säkerhetsaspekterna spelar också en stor roll när det gäller handikappanpassning av fartyg. Någon konflikt mellan sjösäkerhetskrav och handikappanpassningskrav behöver dock enligt *sjöfartsverket* inte uppstå om vid nybyggnad av fartyg av någorlunda storlek skilda krav beaktas redan på projekteringsstadiet. I fråga om översynsåtgärder måste det bli fråga om en individuell bedömning av varje fartyg. Mer genomgripande åtgärder kan komma att beröra t. ex. den vattentäta och brandsäkra indelningen, framhåller verket. *Sveriges redareförening* anser det självklart att handikappade måste beredas möjlighet att färdas på ett betryggande sätt samt att åtgärder vidtas för att underlätta deras resor. Man framhåller att alla färjor numera byggs i enlighet med senaste rön på handikappområdet.

Svenska hamnförbundet och *Waxholms Ångfartygs AB* konstaterar att förutsättningarna för att genomföra anpassningsåtgärder är mer begränsade ombord i mindre fartyg och skärgårdsbåtar. Hamnförbundet menar att det ofta krävs landgångar av nytt utförande för att tillgodose handikappkraven. I den mån konventionella passagerarfartyg ersätts av färjor minskar dock problemen.

Handikappades möjligheter att utnyttja de kollektiva färdmedlen är självfallet också beroende av utformningen av de fasta trafikanläggningarna, såsom hållplatser, stationer och terminaler. Utredningen har använt det sammanfattande begreppet terminaler för alla på-, av- och omstigningsplatser i det kollektiva trafiksystemet. Bl. a. *Svenska lokaltrafikföreningen* och *Svenska Busstrafikförbundet* anser att utredningen är oklar på denna punkt och önskar ett förtydligande av vad som skall räknas som terminal resp. hållplats.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län påpekar att strävandena att tidtabellsmässigt samordna olika slag av trafik och åstadkomma centralt belägna hållplatser eller terminaler, där såväl regional som lokal trafik kan stråla samman, ökar möjligheterna att vidta generella standardförbättringar som kan vara särskilt betydelsefulla för handikappade. Beträffande lyfthjälp framhåller *Göteborgs Spårvägar* att många terminaler är obemannade och att ett alternativ till lyfthjälp av trafikföretaget eller färdtjänsten är att hela resan företas med färdtjänstfordon.

I likhet med framförda synpunkter på fordonsanpassningen anser *Svenska busstrafikförbundet* att åtgärderna avseende terminalerna måste anpassas till förhållandena i det enskilda fallet. Det kan inte vara ekonomiskt rimligt att kräva särskilda anordningar och särskild personal för att ta hand om handikappade på platser där trafiken har en speciell inriktning eller mycket ringa omfattning.

Utredningens förslag att en för rörelsehindrade lämplig utformning av

bussterminaler och hållplatser ställs som villkor redan vid tillståndsgivning till linjetrafik med buss avstyrks av *länsstyrelsen i Stockholms län* som framhåller att detta innebär en vidgad tillämpning av yrkestrafikförordningen som i denna del f. n. endast syftar till en bedömning av tillståndshavarens person och fordon. *Länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus* resp. *Norrbottens län* är dock av motsatt uppfattning och menar att yrkestrafikförordningen bör kompletteras på denna punkt och att länsstyrelserna i sin tillståndsgivning bör föreskriva villkor som bl. a. tillgodoser handikappanpassningskrav.

Förslaget från utredningen att byggnadsstadgans § 42 a om offentliga byggnaders utformning skall skärpas till att gälla inte bara ny- eller ombyggnad utan också befintliga byggnader, kommenteras positivt av plan- och byggmyndigheter. *Statens planverk* finner det dock lämpligt att, som utredningen föreslår, undantag medges inom en tioårig övergångstid. *Byggnadsstyrelsen* – som i annat sammanhang efterlyst tillämpningsbestämmelser beträffande § 42 a – anser att sådana bestämmelser rörande terminalbyggnader bör prioriteras. *Svenska kommunförbundet* menar att samma regler bör gälla för samtliga byggnader till vilka allmänheten har tillträde och föreslår i stället att byggnadsstadgans § 48 a – som talar om ändring endast i den omfattning som krävs för att uppfylla skäliga anspråk på säkerhet, god hygien och trevnad – skall gälla för ombyggnader. Förbundet avstyrker därför utredningens krav på anpassning av samtliga terminaler inom tio år. *Statens råd för byggnadsforskning* anser – med hänsyn till terminalanläggningarnas nyckelfunktion i kommuniktionssystemet – att utredningens förslag är berättigade och framhåller att det kostar mindre att anpassa terminalbyggnaderna än den rullande materielen. *Riksrevisionsverket* är skeptiskt till möjligheterna att få till stånd en anpassning av befintliga terminaler genom kompletterande tillämpningsföreskrifter och menar att ytterligare åtgärder måste övervägas.

För att få god effekt av handikappanpassningsåtgärderna bör enligt *sjöfartsverket* utformningen av fartygsterminaler, kajanläggningar etc. beaktas parallellt med fartygsfrågorna. Både *sjöfartsverket* och *luftfartsverket* framhåller vikten av att terminalfunktionernas utformning även anpassas till den internationella trafikens krav.

Beträffande detaljutformningen av terminalerna med bl. a. särskilt anpassad visuell och audiell information anser luftfartsverket att övergångstiden måste utsträckas ytterligare ett par år för att åtgärderna skall kunna inpassas i större investeringsprogram. *Statens väg- och trafikinstitut, De Blindas förening* och *Hörselfrämjandet* framhåller att det är viktigt att informationen presenteras i sådan form att alla trafikanter kan tillgodogöra sig den. Monitorer har t. ex., enligt föreningen, ofta dålig bildkvalitet varför displayer med god belysning och kontrast förordas. Standardiserad placering av knappsatsen för hiss samt automatiska dörrar är förslag till kompletterande anpassningsåtgärder från *Föreningen för Blödarsjuka i Sverige*. Alla skyltar som behövs för att använda kollektiva färdmedel skall ha tydlig text och vara

försedda med lämplig symbol, anser bl. a. *Föreningen för utvecklingsstörda barn.*

Utredningens förslag till anpassning av närmiljön i övrigt, dvs. gångvägar, trappor utomhus, entréer etc. har i stort bemötts positivt av remissinstanserna. *Handikappinstitutet* säger sig dock sakna genomförandekrav på området liknande dem som utredningen föreslagit för terminaler.

Statens vägverk delar utredningens synsätt att förflyttningar i närmiljön utgör väsentliga delar i transportkedjan. Förbättrade gångvägar måste ses som en viktig del i strävandena att åstadkomma ökad tillgänglighet till kollektiva färdmedel. *Statens planverk* menar att vissa utvecklingstendenser inom bebyggelseplaneringen försvårar en anpassning till handikappades situation. Lokaltrafiken med buss kompletteras i tätorterna ofta med direktgående bussar mellan större bostadsområden och arbetsplatser. Härvid går trafiken ofta på de större trafikstråken och hållplatserna förläggs vid gångtunnlar/gångbroar eller i trafikkorsningar, vilket försämrar tillgängligheten för den handikappade.

För anpassningsåtgärder i bostadens närmaste omgivningar kan s. k. miljöförbättringsbidrag utgå. *Bostadsstyrelsen* menar att handikappanpassningsåtgärder av det slag utredningen förordar är bidragsberättigade, men miljöförbättringarna har hittills i första hand inriktats på åtgärder som mer uppenbart förbättrar möjligheterna att få lägenheter uthyrda. Bostadsstyrelsen anser inte styrmedlen på området tillräckliga och menar att handikappanpassning av närmiljön bör vara ett villkor för byggnadslov. Miljöförbättringsanslaget bör utökas för att påskynda förbättringar i befintliga områden.

När det gäller utformning av handikappanpassade fordon, rullstolar, transportstolar etc. har HAKO-utredningen påtalat det stora behovet av forskning och utveckling för att finna tekniskt enkla och praktiskt användbara lösningar. *Socialstyrelsen* menar att man bör ge hög prioritet åt forsknings- och utvecklingsarbetet inom detta speciella område. Helst bör särskilda medel avsättas för ändamålet. *Handikappinstitutet* anser att anskaffningsåtgärderna successivt bör kompletteras i takt med att utvecklingsinsatserna leder till användbara resultat. *Statens väg- och trafikinstitut* anger beträffande transportstolen att det krävs systemlösningar som kan ge den handikappade ett gott kollisionsskydd.

Styrelsen för teknisk utveckling pekar på de bristande möjligheterna för handikappade som är beroende av rullstolar att få snabb och effektiv service på dessa. *Chalmers tekniska högskola* anser att för att kunna dimensionera kollektivtrafikfordon, hållplatser etc. riktigt krävs bl. a. en standardisering av småhjuliga hjälpfordon såsom rullstolar, transportstolar, barnvagnar etc.

Kostnaderna för att genomföra kompletterings-, översyns- samt vissa anskaffningsåtgärder på terminaler och färdmedel har av utredningen beräknats till ca 235 milj. kr. (1974 års prisläge), varav ca 105 milj. kr. för färdmedel och ca 130 milj. kr. för terminaler. Av de totala kostnaderna

beräknas ca 100 milj. kr. falla på staten, ca 90 milj. kr. på kommunerna och resterande 45 milj. kr. på enskilda trafikföretag inkl. taxiföretag.

Handikapputredningen och *De handikappades organisationer* anser det naturligt att kostnaderna för att handikappanpassa trafikmedlen skall vila på trafikverk och trafikföretag och finansieras på samma sätt som verksamheten i övrigt.

Riksrevisionsverket ifrågasätter om inte mer kostnadskrävande åtgärder fordras för att åstadkomma en rimlig anpassning av de kollektiva färdmedlen. Om åtgärder av ekonomiska skäl inte bedöms möjliga att genomföra på samtliga färdmedel bör man enligt verket överväga att anpassa ett begränsat antal färdmedel.

Kommunalekonomiska utredningen är inte beredd att ta slutlig ställning till HAKO-utredningens förslag utan anser att då olika frågor rörande huvudmannaskap och kostnadsfördelning inom kort kommer att aktualiseras är det av betydelse att dessa behandlas i ett sammanhang – inte minst för att de ekonomiska konsekvenserna för kommunerna skall kunna överblickas.

Bl. a. *Svenska lokaltrafikföreningen* och *Svenska kommunförbundet* anser att man till de kostnader som utredningen anger för fordonsanpassning, bör lägga de ökade driftkostnader som kan uppkomma till följd av bl. a. minskad fordonskapacitet och lägre färdhastighet. Kostnaderna för de föreslagna utvecklingsåtgärderna anses vidare vara av en sådan storleksordning att staten måste ta på sig en del av kostnadsansvaret.

Frågan om statsbidrag till den kollektiva trafiken berörs av flera remissinstanser. *SJ* menar att samhället bör ersätta kollektivtrafikföretagen för de merkostnader som samhällets önskemål om handikappresor medför. *Landstingsförbundet* anser att det är en förutsättning för genomförandet av handikappanpassningen att den kollektiva trafiken kan tillgodogöra sig statsbidrag till såväl investeringar som drift. Liknande synpunkter anförs av *Stockholms läns landsting* som även hänvisar till landstingets tidigare framförda krav på en friare användning av väganslagen. Landstinget m. fl. remissinstanser uttalar sig också för en koppling av stödet till handikappanpassning till den av kollektivtrafikutredningen föreslagna statliga bidragsgivningen till projekt som stärker kollektivtrafiken.

Utredningen har föreslagit ett försöksvis inrättande av r i k s f ä r d t j ä n s t för gravt handikappade som trots långtgående handikappanpassning av de reguljära trafikmedlen inte på egen hand bedöms kunna företa längre resor. Färdtjänstresa kan antingen ske med t. ex. flyg eller tåg – med anslutande lokal färdtjänst – eller med färdtjänstfordon hela sträckan. HAKO-utredningen har beräknat kostnaderna för riksfärdtjänsten till ca 15 milj. kr. per år. Remissinstanserna är i allmänhet mycket positiva till idén med riksfärdtjänst. Viss tveksamhet beträffande riksfärdtjänstens omfattning och organisation kommer dock till uttryck i några yttranden.

Kommunförbundet, som har granskat utredningens beräkningar av antalet färdtjänstberättigade, verifierar i stort utredningens bedömning och fram-

håller att endast de ca 20 000 som är i behov av specialfordon för färdtjänstresa kan betecknas som gravt handikappade och därmed komma i fråga för riksfärdtjänst. Man anser vidare att handikappanpassade tåg är en förutsättning för riksfärdtjänsten. *Handikappinstitutet* och *Landstingsförbundet* ställer sig tveksamma till uppgiften om antalet handikappade i behov av riksfärdtjänst och institutet anger i stället siffran 40 000.

Länsstyrelsen i Jönköpings län betecknar riksfärdtjänsten som ett angeläget komplement till den kommunala färdtjänsten för att tillgodose de svårast handikappades behov av regionala och interregionala resor. Man framhåller dock – i likhet med bl. a. *statens handikappråd* och *HCK* – att insatserna för riksfärdtjänst inte får fördröja anpassningen av den reguljära kollektiva trafiken. *Socialstyrelsen* påpekar att samordning av biljett- och färdmedelsbeställning bör ske för att resenären skall kunna känna sig säker på att alla länkarna i färdtjänstkedjan håller.

Trafikföretagen *SJ* och *LIN* förutsätter att färdtjänstens personal ger den handikappade den hjälp som han behöver för att komma på och av färdmedlet vid tåg- resp. flygresa inom ramen för riksfärdtjänsten. *Luftfartsverket* delar LIN:s uppfattning i fråga om färdtjänstens ansvar för embarkering och debarkering och menar att hjälpen dessutom bör omfatta in- och utcheckning. Bruksflyget bör också enligt verkets mening kunna delta i riksfärdtjänsten.

Utredningen har förordat att införande av riksfärdtjänst och vidgad rätt till kommunal färdtjänst kommer att föregås av överläggningar mellan färdtjänstens olika huvudmän. Enligt *riksrevisionsverket* bör sådana överläggningar snarast komma till stånd. Det är vidare angeläget att färdtjänsten i hela landet får en administrativt enkel uppläggning anser verket. *Kommunalekonomiska utredningen* anser det nödvändigt att kommunal färdtjänst inrättas i alla kommuner och byggs ut i de kommuner som nu har begränsningar i rätten till färdtjänst. Utredningen förordar vidare att de statsbidragsregler som gäller f. n. bör tillämpas även på kommunal färdtjänst i anslutning till riksfärdtjänsten.

Länsstyrelsen i Malmöhus län förordar ett statligt bidrag till riksfärdtjänsten på 35 % av bruttodriftkostnaderna. *Svenska kommunförbundet* anser att staten bör svara för "distansresorna" medan kommunerna bör ta på sig ansvaret för de lokala färdtjänstresorna.

I anslutning till riksfärdtjänsten aktualiserar flera remissinstanser frågor rörande utbildning och information, dels utbildning av personal som skall assistera den handikappade i olika resesituationer, dels information för att öka allmänhetens förståelse för handikappades situation.

Det övervägande flertalet av remissinstanserna tillstyrker utredningens förslag att en trafikplaneringsnämnd får det samordnande ansvaret för genomförandet av handikappanpassningsåtgärderna på kollektivtrafikområdet. *Riksrevisionsverket* ifrågasätter emellertid en sådan nämnds kompetens att svara för genomförandet. Verket menar att normer för

handikappanpassning av kollektiva färdmedel bör vara detaljerat tekniska och anger trafiksäkerhetsverket som lämplig myndighet. Liknande synpunkter anförs av *Svenska busstrafikförbundet*. I frågor som rör järnvägsvagnar, flygplan och fartyg förutsätter riksrevisionsverket ett samrådsförfarande mellan trafiksäkerhetsverket och resp. sektororgan.

Beträffande nämndens befogenheter anser *statens trafiksäkerhetsverk*, *sjöfartsverket* och *luftfartsverket* att deras speciella kompetens på resp. område och frågornas internationella anknytning gör att de bör biträda nämnden i högre grad än vad som har förutsatts i utredningens betänkande. Sjöfartsverket och trafiksäkerhetsverket menar att nämndens funktion bör avse övergripande planeringsfrågor och angivande av ramar för verksamheten, medan det bör ankomma på resp. myndighet att utfärda erforderliga föreskrifter. *AB Svensk Bilprovning* anför att det fordras konkreta och specificerade bestämmelser utfärdade av trafiksäkerhetsverket för att förslagen på det motorfordonstekniska området skall kunna genomföras. *SJ* erinrar om de begränsningar som gäller i en myndighets rätt att meddela föreskrifter m. m. för en annan myndighet.

Socialstyrelsen anser att en stadga – i likhet med byggnadsstadgans § 42 a – skulle kunna utgöra en nödvändig basplattform för preciserade funktionskrav för fordon.

Utredningen har föreslagit att ett särskilt råd med bl. a. företrädare för handikappintressenterna skall knytas till nämnden. De statliga myndigheterna på handikappområdet ställer sig positiva härtill. Däremot anser bl. a. *statens planverk* och *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* att nämnden inte bör bygga upp en egen organisation för att säkerställa handikappades inflytande utan att detta kan ske exempelvis genom samråd med statens handikappråd. *Handikapporganisationerna* önskar däremot bli direkt representerade i trafikplaneringsnämnden.

Utredningens förslag till ramprogram

Ramprogrammets utformning

Närmiljö

Nedan redovisas HAKO-utredningens förslag till åtgärder för att göra förflyttningsvägar som binder ihop bostäder, arbetsplatser m. m. med de allmänna trafikmedlen mer handikappanpassade. Utredningen erinrar också om de regler som redan nu gäller enligt Svensk Byggnorm (SBN) för kvartersmark och enligt Riktlinjer för gators geometriska utformning, (RIGU) för gatumark.

Gångvägar, trappor m. m.

– Långa gångvägar bör på lämpliga avstånd vara försedda med vilplatser och

sittbänkar.

- Inkörningshinder för mopeder och motorfordon bör vara så utformade att rullstol kan passera.
- Brunnslock, nedstigningsluckor o. d. bör i möjlig mån placeras vid sidan av gångväg. Finns sådant hinder bör lock och lucka ligga i nivå med gångbanan med minsta möjliga springa mellan lockkant och brunnskant.
- Gångväg bör om möjligt läggas vid sidan av ledningar i mark så att den inte blir oframkomlig vid ledningsarbeten.
- Gångvägar bör beläggas med asfalt, betongplattor eller annat likvärdigt material.
- Skyltar o. d. utefter gångvägar bör utformas med hänsyn till synsvaga, dvs. vara tydliga (eventuellt med reliefskrift). De bör vidare placeras så att de är lätta att hitta och så att de inte utgör hinder för synsvaga.
- Växter som man vet är besvärande för allergiker bör inte planteras intill gångvägar.
- Gångvägar bör stå i stegfri förbindelse med entré till byggnad.
- Gångvägar bör vara fria från träd, cykelställ m. fl. hinder och bör, om de löper parallellt med gata, om möjligt avgränsas från körbana med exempelvis räcke.
- Trappor bör beträffande stegens höjd och djup anpassas särskilt till de handikappades behov.
- Trappor bör på båda sidor förses med ledstänger på lämplig höjd över trappstegen. Ledstängerna bör vara greppvänliga och förlängas på lämpligt sätt vid trappans början och slut.
- Början och slutet på en trappa bör markeras t. ex. genom kontrasterande ytstruktur och färg.
- Långa trappor bör förses med vilplan på lämpliga avstånd där också sittbänk kan behövas. Bänkarna skall vara särskilt utformade för äldre och rörelsehindrade.
- Där så är möjligt bör trappor kompletteras med ramper med begränsad lutning så att rullstol kan passera. Även ramper bör förses med ledstänger, om möjligt på båda sidor. Rampernas början och slut bör markeras på motsvarande sätt som trapporna.

Övergångsställen och gångbanor

Vad som sagts i föregående avsnitt om gångvägar gäller också i huvudsak för gångbanor.

- Övergångsställen bör inte ha kantsten vid anslutning till gångbanan. Om kantsten i undantagsfall behövs av särskilda skäl bör den inte vara högre än 4 cm. Stolpe eller räcke bör finnas för rörelsehindrade att hålla sig i under uppstigningen på gångbanan.

- Övergångsställen som är särskilt starkt frekventerade samt sådana som i speciellt hög grad används av äldre och handikappade bör förses med ljus- och ljudsignaler. Gångtiden bör vara så lång att personer som rör sig långsamt hinner över gatan. Ett annat alternativ är att de som har behov av lång gångtid kan erhålla sådan genom särskild reglering.
- Stag till stolpar, trafiktavlor och skyltar, hängande markiser o. d. bör placeras så att de inte utgör hinder för synskadade.
- Planskilda korsningar i form av tunnlar och broar där många rullstolsbundna kan förväntas passera bör så långt möjligt förses med ramp.
- Tillfälliga hinder på gångbanor, t. ex. bockar som avskiljer arbetsplats, bör vara utformade med hänsyn till synsvaga och blinda så att dessa kan känna av dem med sin käpp.

Terminaler

Allmänt

Kompletterings- eller översynsåtgärder

Vid ny- eller ombyggnad av terminaler gäller f. n. byggnadsstadgans § 42 a. För att påskynda anpassningen av terminalerna föreslår utredningen att kraven enligt denna paragraf efter lämplig övergångstid – förslagsvis tio år – skall gälla alla befintliga terminaler för både när- och fjärrtrafik. Begränsningen att handikappanpassning endast behöver ske vid ny- eller ombyggnad föreslås således utgå.

Alla terminaler skall efter denna övergångstid ha minst en väg framkomlig för gravt rörelse- och orienteringshindrade från gatuplanet via terminalens olika funktioner (såsom biljettförsäljning, passkontroll o. d.) fram till färdmedlet. Även de av allmänheten i övrigt använda utrymmena skall vara tillgängliga för handikappade. Detta kräver bl. a. att trappor, höga trösklar o. d. elimineras eller kompletteras med hissar, ramper eller liknande.

Anskaffningsåtgärd

- Där så är möjligt skall plattformen ha en nivå som möjliggör direkt insteg i färdmedlet.

Hissar, liftar och ramper

Kompletteringsåtgärd

- På terminaler för fjärrtrafik med låg resandefrekvens och på övriga terminaler där maskinella anordningar för ombordlyftning inte tagits i bruk bör trafikföretaget eller den som eljest är ansvarig för terminalverksamheten tillgodose behovet av lyfthjälp genom att personal och lyftredskap för manuella lyft ställs till förfogande. I vissa fall kan sådan lyfthjälp ordnas via färdtjänsten.

Utvecklingsåtgärder

- På de terminaler för fjärrtrafik där det inte är möjligt för gravt rörelsehindrade att på egen hand komma på och av färdmedlen bör maskinella anordningar t. ex. saxlyftare och andra transportabla anordningar finnas för att med hjälp av särskilt utbildad personal lyfta sådana passagerare på resp. av färdmedlen. Detta krav gäller inte om färdmedlen har lyftanordningar.
- Utredningen förordar att myndigheterna i internationella sammanhang verkar för handikappanpassning.

Utbildning av terminalpersonal

Kompletteringsåtgärd

- Det kommer även i framtiden att erfordras insatser av trafikpersonalen för att assistera vissa gravt handikappade. Utredningen förordar därför att trafikföretagen efter samråd med handikapporganisationerna utbildar berörd personal. Utbildningen bör omfatta en allmän orientering om de handikappades problem och hur man praktiskt använder lyftanordningar, vägleder handikappade m. m.

Toaletter

Kompletteringsåtgärd

- Toaletter på rastplatser utefter landets huvudvägar bör även vara tillgängliga för handikappade.

Översynsåtgärd

- I samtliga stationshus och andra terminalanläggningar med toaletter bör minst en toalett vara tillgänglig för handikappade.

Visuell och audiell information

Kompletteringsåtgärder

- Terminaler med stora trafikvolymer bör med hänsyn till de hörselsvaga resenärernas behov utrustas med TV-monitorer, ljusskyltar e. d. som komplement till högtalaranläggningarna. Informationen bör utformas även med hänsyn till de synsvaga.
- Automatisk informationsgivning från ljudband bör användas i så stor utsträckning som möjligt. Informationen bör vara tillgänglig via hörselslingor där det är tekniskt möjligt.
- Skyltar och anvisningar för visuell information bör i så stor utsträckning

som möjligt utformas så att synsvaga kan tillgodogöra sig informationen. Strävan bör vara att utforma skyltarna enhetligt.
- Högtalaranläggningar bör ha sådan ljudkvalitet att informationen kan uppfattas av hörselsvaga.

Särskilda anordningar

Kompletteringsåtgärder

- Dörrar som kan förses med automatiska öppnare bör erhålla sådana.
- Dörrar som inte kan förses med automatiska öppnare bör erhålla handtag av för både rörelse- och orienteringshandikappade lämpligt utförande.
- Dörrar i vissa interna passager, t. ex. för passkontroll, bör breddas.

Vad gäller sjöfart föreslås följande ytterligare terminalåtgärder:

Kompletteringsåtgärder

- Kajer eller bryggor för trafik med mindre fartyg bör förses med vindbrygga eller liknande anordning i de fall de trafikerande fartygen inte själva är försedda med sådan.
- Belysning och räckverk vid tilläggsplatserna för mindre fartyg bör särskilt anordnas eller kompletteras med hänsyn till synsvaga och rullstolsbundna.
- Landgångarnas bredd och lutning bör kunna anpassas till vad som allmänt gäller i fråga om ramper för rullstolspassage. Hänsyn måste härvid tas till olika nivåer hos kajen och fartygets tillträdesdäck samt till varierande vattenstånd.

Färdmedel

Förortståg

Pendeltåg (Jfr även avsnittet om tunnelbanevagnar)

Pendeltågvagnarnas invändiga utformning ansluter sig i stora delar till tunnelbanevagnarnas. Flera av de åtgärder som utredningen funnit lämpliga för pendeltåg och tunnelbanevagnar väntas komma att genomföras vid leverans av nya vagnar.

Kompletteringsåtgärd

- Destinationsskyltarnas utformning bör förbättras och utökas i antal.

Anskaffningsåtgärd

- Automatiskt (bandat) stationsutrop bör installeras.

Utvecklingsåtgärd

- Anordning som möjliggör för en rullstolsbunden att på egen hand ta sig ombord på pendeltågsvagnen bör utvecklas. Utvecklingsarbetet bör samordnas med motsvarande arbete för andra färdmedel.

Lokdragna förortståg

Utredningen har funnit att ny- eller ombyggnad av denna äldre materiel inte är meningsfull eftersom andra trafiklösningar av kapacitets- och säkerhetsskäl kan förväntas. På SJ:s spår kan pendeltåg väntas komma till användning och vad gäller de spår som trafikeras av SL undersöks f. n. andra trafiklösningar, som alternativ till upprustning av befintligt system.

Tunnelbanevagnar

(Jfr även avsnittet om förortståg)

Kompletteringsåtgärd

- Destinationsskyltningen i fönstren bör utökas och förbättras.

Översynsåtgärder

- Högtalaranläggningarna kan i vissa fall behöva kompletteras med fler högtalare. Högtalare med dålig ljudåtergivning bör bytas ut.
- Manuell fästanordning för två rullstolar bör anordnas i varje vestibul i vagnen. Fastspänning förutsätts ske manuellt av den rullstolsbundne eller av medhjälpare.
- Varje vagn bör förses med åtta handikapplatser med höga säten och med klädsel som ger tillfredsställande friktion.
- Av handikapplatserna bör två anordnas med extra benutrymme.
- Handtag bör finnas vid varje fönsterplats för att underlätta uppstigning.

Anskaffningsåtgärder

- Den invändiga färgsättningen och belysningen bör vid nyleverans vara anpassad till synsvaga.
- Automatiskt stationsutrop bör installeras.

Spårvagnar

Golvhöjden på nuvarande och framtida spårvagnar synes av tekniska skäl inte kunna göras lägre. Stegen på nuvarande spårvagnar kan på grund av konstruktionstekniska skäl inte byggas om. Detta innebär enligt utredningens uppfattning att det inte är realistiskt att anpassa nuvarande spårvagnsmateriel till att medge transport av rullstolsbundna. I sammanhanget bör erinras om att de två kommuner förutom Stockholm som har spårvagnar också har en färdtjänst som kan erbjuda bl. a. rullstolsbundna lokala transporter.

Kompletteringsåtgärd

- Destinationsskyltningen i fönstren bör anpassas för de synsvaga.

Översynsåtgärder

- Spårvagnsinstegen är redan i dag försedda med halkskydd och belysning. Färgsättningen är dock inte kontrasterande. Ommålning av stegen eller bättre markering föreslås av denna anledning.
- Spårvagnarna bör vid biljettbordet ha hållstöd för båda händerna.
- Två av sittplatserna bör ha förhöjt säte.
- Signallinor och signalknappar bör anordnas så att de är lätt åtkomliga vid platser som är avsedda för handikappade, dvs. i första hand platserna med förhöjd säteshöjd.
- Stannarsignal som är optisk och för föraren även akustisk bör kompletteras så att signalen blir hörbar även för resenärerna.
- Dörrarna bör förses med automatik för såväl öppning som stängning.

Anskaffningsåtgärder

- Med hänsyn till den höga golvhöjden relativt plattformen, refugen eller trottoaren är det angeläget att nya spårvagnar får lämpligare insteg. Motsvarande normer för stegutformningen som för bussar bör kunna tillämpas.
- Den invändiga färgsättningen och belysningen i spårvagnarna bör vid nyleverans vara anpassad till synsvaga.
- Automatiskt stationsutrop bör installeras.

Utvecklingsåtgärd

- Anordning som möjliggör för en rullstolsbunden att på egen hand ta sig ombord på spårvagnen bör utvecklas. Utvecklingsarbetet bör samordnas med motsvarande arbete för andra färdmedel.

Taxibilar

Anskaffningsåtgärder

- Passagerarsätena bör vara mera hårdstoppade än f. n. och förses med lämplig klädsel.
- Handtag som underlättar för handikappade att stiga i och ur fordonet bör installeras.
- Tröskelprofilen bör anpassas och dörröppningsvinkeln ökas till minst 80°.
- Framsätet bör förses med vridbar handikappanpassad stol eller annan stol med anordning för att underlätta för handikappade att sätta sig i bilen.

Utvecklingsåtgärd

- Bilar med högre takhöjd och rymligare bakre passagerarutrymme bör utvecklas och prövas.

Bussar

Kompletteringsåtgärd

- Destinationsskyltningen i fönstren bör anpassas för de synsvaga.

Översynsåtgärder

- Vid dörrarna bör ledstöd anordnas och vid biljettbordet bör hållstöd finnas för båda händerna. Även invändigt bör bussen ha ett lämpligt antal stödanordningar.
- Vid samtliga säten bör uppstigningshandtag anordnas.
- Två av sittplatserna bör ha förhöjt säte.
- Vid de särskilda sätena för handikappade bör signallinor och signalknappar vara placerade på enhetligt sätt med hänsyn till synskadade och blinda.
- Stannarsignalen som är optisk och för föraren även akustisk bör kompletteras så att signalen blir hörbar även för resenärerna.

Anskaffningsåtgärder

- En undersökning av behovet av manöverutrymme för rullstolar som utförts vid avdelningen för handikappforskning vid universitetet i Göteborg har legat till grund för de normer som fastställs för utformning av passager i byggnader. Således anges i handikappbyggnormer att minsta fria bredd på dörröppningar lämpligen bör vara 85 cm för att medge bekväm passage med rullstol. En bredd på 80 cm är dock godtagbar. På färdmedel där rullstolsbunden behöver hjälp för att lyftas eller rullas ombord kan detta

mått minskas till 75 cm. För att möjliggöra transport av rullstol i buss föreslår utredningen att bussarna i framtiden har en fri dörröppningsbredd av minst 75 cm.
- Stöd- och eventuella fästanordningar för rullstol erfordras. Fastspänning förutsätts ske manuellt av den rullstolsbundne eller av medhjälpare.
- Den invändiga färgsättningen och belysningen i bussarna bör vid nyleverans eller vid eventuellt utbyte av inredningen vara anpassad till de synsvagas behov.
- Bussarna bör vid nyleverans erhålla för rörelsehindrade lämpligare insteg. Befintliga bussar kan av konstruktionstekniska skäl inte byggas om i detta avseende. Stegen bör förses med halkskydd, kontrasterande färgsättning och belysning.
- Toaletter på bussar i fjärrtrafik bör vara så rymliga att de även kan användas av rörelsehindrade. Ett alternativ härtill är anordnandet av toaletter tillgängliga för handikappade vid huvudvägarnas rastplatser.

Utvecklingsåtgärder

- Anordning som möjliggör för en rullstolsbunden att på egen hand ta sig ombord på bussen bör utvecklas. Utvecklingsarbetet bör samordnas med motsvarande arbete för andra färdmedel.
- Automatiskt stationsutrop bör utvecklas och utprovas. Arbetet bör kunna baseras på erfarenheter från andra färdmedel.

Fjärrtåg

Kompletteringsåtgärder

- Transportstol som f. n. används i färdtjänstsammanhang bör tillhandahållas på stationerna eller medfölja tågen.
- Bäddutrustningen i sovvagnarna bör bytas ut mot utrustning av syntetiskt material.

Översynsåtgärder

- Förkromade beslag och liknande som resande kommer i beröring med bör ersättas med beslag i plast.
- Hållstöden i vagnarna bör kompletteras.
- Vid införande av automatkoppel bör samtidigt högtalare för information till trafikanterna installeras. Om införandet av automatkoppel dröjer längre än 10 år bör samma system för information i vagnarna via högtalare som användes av vissa andra järnvägsföretag installeras.
- Klädseln på och stoppningen i sätena bör bytas ut mot syntetiskt material då byte av klädsel eller omstoppning sker av andra skäl.

Anskaffningsåtgärd

- Ventilationssystemen bör förbättras.

Utvecklingsåtgärder

- En förbättrad transportstol bör utvecklas så att den rullstolsbundne kan lyftas sittande i stolen in i tåget samt förflyttas i vagnen genom gångar och dörrar. Stolen bör under färd kunna spännas fast på befintligt säte. Utvecklingsarbete avseende transportstol pågår f. n. vid Göteborgs universitet.
- I samband med utveckling av framtida vagnar bör den handikappades önskemål att kunna resa i sin rullstol på egen hand beaktas. Som ett led i detta arbete bör någon eller några vagnar i samband med planerad ombyggnad studeras för sådan handikappanpassning. För att ge erfarenhet av praktisk drift bör vagnarna provas på lämpliga linjesträckningar.

Flygplan

Kompletteringsåtgärd

- Vid entrén samt i toalettrummen bör extra handtag anordnas.

Utvecklingsåtgärd

- Utredningen förordar att myndigheter och företag i såväl nationella som internationella sammanhang verkar för handikappanpassning av flygplanen.

Fartyg

Översynsåtgärd

- Där det är möjligt med hänsyn till befintliga utrymmen bör vissa toaletter handikappanpassas. Ett visst antal hytter, passager m. m. bör också anpassas.

Anskaffningsåtgärd

- Utredningen föreslår att nya passagerarfartyg helt handikappanpassas.

Utvecklingsåtgärder

- Utredningen anser det angeläget att även skärgårds- och taxibåtarna handikappanpassas.
- Utredningen förordar att myndigheter och företag i såväl nationella som internationella sammanhang verkar för handikappanpassning av farty-gen.

Bilaga 7

Redogörelse för hittills genomförd regional trafikplanering

Inledning

Bakgrund

I takt med person- och godstrafikens snabba tillväxt under de senaste årtiondena och de växande anspråk som därmed bl. a. ställs på av det allmänna huvudsakligen tillhandahållna trafikanläggningar m. m. samt den enskilde medborgarens, näringslivets och olika samhällsfunktioners allt starkare beroende av en väl fungerande transportförsörjning har behovet av en övergripande och samordnad trafikplanering på olika nivåer ökat. Till detta har också bidragit de under senare år allt mer uppmärksammade negativa effekterna av den växande trafiken i form av trafikolyckor, miljöstörningar och förbrukning av begränsade energitillgångar.

I första hand har behovet av en övergripande planering framträtt när det gäller den kollektiva persontrafikförsörjningen men har även aktualiserats i fråga om godstransportförsörjningen samt beträffande fördelningen och omfattningen av det allmännas investeringar i olika slag av trafikanläggningar. Vid sidan av den sektorplanering som sedan länge bedrivits och successivt utvecklats, t. ex. inom vägväsendet, har således behovet av en samordnad planering på central, regional och lokal nivå såväl inom transportsektorn som mellan transportsektorn och en rad andra samhällssektorer blivit allt mer markerat. Det är mot denna bakgrund som tillkomsten av den regionala trafikplaneringen får ses.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet den 18 september 1970 särskilda sakkunniga att ingå i en arbetsgrupp – den s. k. trafikplaneringsutredningen (K 1970:41) – med uppdrag att utarbeta riktlinjer för en länsvis regional trafikplanering. Utredningen skulle bedriva sitt arbete i anslutning till en försöksverksamhet i ett par särskilt utvalda län. Som försökslän valdes Östergötlands och Norrbottens län.

På grundval av de positiva erfarenheterna av denna försöksverksamhet uppdrog Kungl. Maj:t genom beslut den 15 oktober 1971 åt samtliga länsstyrelser att – enligt anvisningar som chefen för kommunikationsdepartementet successivt skulle lämna – genomföra en regional trafikplanering i sina resp. län. Planeringsarbetet indelades i två etapper. Den första avsåg en

grundläggande kartläggning och analys av trafikalstrande faktorer, trafikanläggningar, transportsystem och transportflöden. Den andra etappen avsåg upprättande av regionala planer för person och godstrafik.

I februari 1972 meddelade chefen för kommunikationsdepartementet anvisningar för den första etappen på grundval av ett förslag (Ds K 1972:1) utarbetat av trafikplaneringsutredningen och i sin tur baserat på erfarenheterna från modellplaneringen i försökslänen. Med ledning av anvisningarna genomförde länsstyrelserna under år 1972 erforderligt kartläggnings- och inventeringsarbete. Som ett ytterligare underlag för detta arbete sammanställde trafikplaneringsutredningen en faktasamlig (Ds K 1972:4) Transportarbete, transportströmmar och trafikanläggningar. Samtidigt som arbetet med inventerings- och analysetappen pågick i övriga län, genomfördes i de båda försökslänen arbetet med planeringsetappen i samverkan mellan resp. länsstyrelse och trafikplaneringsutredningen.

På grundval av erfarenheterna från planeringen i försökslänen utfärdade kommunikationsdepartementet i mars 1973 efter förslag (Ds K 1973:3) från trafikplaneringsutredningen anvisningar för genomförande av planeringsetappen i övriga län. Länsstyrelserna erhöll ytterligare ledning inför detta arbete genom de preliminära förslag till trafikplaner i försökslänen som utarbetades under våren 1973 och en inom trafikplaneringsutredningen under hösten 1973 utarbetad promemoria rörande metodik m. m. vid avvägning mellan järnvägs- och landsvägstrafik. Slutliga förslag till trafikplaner för försökslänen publicerades av resp. länsstyrelse tillsammans med trafikplaneringsutredningen i maj 1974 (Ds K 1974:8 och 9) för Östergötlands län och i juni 1974 (Ds K 1974:2 och 3) för Norrbottens län.

Under hösten 1974 avlämnade de övriga länsstyrelserna till kommunikationsdepartementet sina förslag till trafikplaner. En sammanfattning av de regionala trafikplanerna har sammanställts i publikationen (SOU 1976:8) Regionala trafikplaner.

Syfte

För att transportsektorn skall fungera på ett tillfredsställande sätt krävs

- att transportresurserna är väl avvägda med hänsyn till transportunderlag och transportbehov
- att transportmedel står till förfogande i en utsträckning som medger en godtagbar minimiservice även i områden, där trafikunderlaget är otillräckligt för att medge en ekonomiskt självbärande transportservice
- att förutsättningar i tillräcklig utsträckning finns för en samverkan mellan olika transportmedel och mellan olika transportändamål

- att transportmarknaden successivt och smidigt kan anpassas till ändrade transportbehov
- att transportsystemet är funktionellt samordnat med den allmänna samhällsplaneringen
- att samhällets handlande på transportområdet sker på ett samordnat och planmässigt sätt i enlighet med de av statsmakterna angivna riktlinjerna för trafikpolitiken.

Den regionala trafikplaneringen har utgjort ett led i det trafikpolitiska utvecklingsarbetet och i strävandet att främja angivna syften.

Det allmänna syftet med den regionala trafikplaneringen har varit att med utgångspunkt i nuvarande och förväntad bebyggelsestruktur, näringslivsförhållanden m. m. och med hänsyn till troliga förändringar av efterfrågan på transporttjänster ge underlag för bedömningar hur en regions behov av person- och godstransporter kan tillgodoses. Planeringen, som omfattat land-, sjö- och flygtransporter, har vidare syftat till att klarlägga hur transportapparaten lämpligen bör vara utformad på kortare och längre sikt för att länens invånare och näringsliv skall kunna få sina rese- och transportbehov mellan länets olika delar samt till och från andra delar av landet tillgodosedda på ett tillfredsställande sätt till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader.

Den regionala trafikplaneringen har vidare syftat till att underlätta en samordning av lokala och regionala planeringsåtgärder inom trafiksektorn med planeringen på central nivå. Ett annat syfte har varit att söka bredda och fördjupa den länsvis bedrivna samhällsplaneringen, så att en ökad samordning mellan trafiksektorn och övrig samhällsplanering åstadkommes och ett vidgat underlag för länsstyrelsernas myndighetsfunktioner erhålls.

Planeringen har även syftat till att ge kommunerna bättre utgångspunkter för planeringen av den lokala trafikförsörjningen och de statliga kommunikationsverken och övriga på transportmarknaden verksamma företag samt näringslivet i övrigt ett bättre underlag för deras investerings- och trafikplanering.

Föreliggande förslag till regionala trafikplaner är således främst avsedda att vara vägledande och bilda utgångspunkt för en fortsatt och fördjupad planering inom länsstyrelsen, inom andra regionala och lokala myndigheter, trafikverk, trafikföretag och inom näringslivet. Av särskild betydelse därvid är det underlag de regionala trafikplanerna kan ge för den sektoriella planeringen på trafikområdet, som behandlas i ett följande avsnitt.

Genomförande

Trafikplaneringsarbetet har, som tidigare nämnts, uppdelats på två etapper. I den första etappen, som huvudsakligen innefattat inventerings- och datainsamlingsarbete, har bl. a. den regionalpolitiska bakgrunden, olika trafikalstrande faktorer som länens nuvarande transportförsörjningssystem

kartlagts som underlag för det egentliga planeringsarbetet i den andra etappen. Inom ramen för inventeringsarbetet har således kartlagts bl. a. de regionala kontaktnäten vad gäller arbetet, service, fritidsaktiviteter m. m., liksom även nuvarande person- och godstransportströmmar inom samt till och från resp. län. Vidare har tillgången på transportresurser av olika slag, de allmänna transportanläggningarnas kapacitet och standard i skilda delar av resp. län undersökts.

I sammanhanget kan nämnas att de ökade insikter som länsstyrelserna genom inventeringsarbetet erhållit om transportförutsättningarna, transportapparaten, trafikförhållandena i resp. län även visat sig värdefulla i länsstyrelsernas övriga samhällsplanerande arbete och vid handläggningen av olika trafikärenden.

Planeringsarbetet i den andra etappen har inriktats på tre huvudområden, nämligen persontrafiken, godstrafiken och trafikanläggningarna i länen. För varje huvudområde har gjorts en analys av vad som utifrån resp. läns förhållanden kan läggas i begreppet tillfredsställande transportförsörjning, dvs. en målsättning har uppställts för länets person- och godstrafikförsörjning. Vidare har en bedömning gjorts av nuvarande och framtida transportbehov samt utarbetats förslag till trafiklösningar och prioriteringar av trafikledsinvesteringar och andra åtgärder.

Arbetet i länen har i regel utförts av länsstyrelsernas regionalekonomiska enheter. I några län har en arbetsgrupp med representanter för länsstyrelsen och vägförvaltningen haft ansvaret för arbetets bedrivande. I vissa län har förslagen utarbetats i samråd med en referensgrupp, i vilken representanter för bl. a. länsstyrelsens styrelse, kommunförbundets länsavdelning, landstinget och större trafikföretag kunnat ingå.

Planeringen har företagits i kontakt med berörda intressenter i länen och med länsstyrelserna i grannlänen. De preliminära planförslagen har i samtliga län remitterats till kommuner, landsting, länsmyndigheter, större trafikföretag, intresseorganisationer, bransch- och andra näringslivsorganisationer, m. fl. och de synpunkter som därvid framförts har beaktats vid utarbetandet av de slutliga förslagen till regionala trafikplaner.

Trafikplanerna och planeringsarbetets uppläggning och genomförande har utvärderats inom kommunikationsdepartementet, för vilket redogörelse lämnas i det följande. Utvärderingen har genomförts i samråd med trafikplaneringsutredningen som haft utvidgat uppdrag att medverka i detta arbete.

Persontrafik

Målsättning och principer för transportförsörjningen

Ett viktigt led i planeringen av persontransportförsörjningen i resp. län har varit att klarlägga hur trafikapparaten lämpligen bör vara utformad för att

befolkningen skall få sina resebehov mellan länets olika delar samt till och från andra delar av landet tillgodosedda på ett tillfredsställande sätt och till lägsta möjliga kostnader. I fråga om kollektivtrafiken har inledningsvis i varje län genomförts dels en avgränsning mellan lokal och regional trafik i enlighet med de principer som angetts i anvisningarna för planeringen, dels en konkretisering och anpassning till förhållandena i resp. län av i anvisningarna angivna generella målsättningar beträffande turtäthet, turernas tidsmässiga förläggning, restider, anslutningar, m. m. för regional kollektivtrafik.

Avgränsning lokal/regional trafik

Anvisningarna

Transporterna kan ha lokal, regional eller interregional karaktär. Samtidigt råder det givetvis ett samband mellan de olika slagen av transportströmmar. Den regionala trafikplaneringen är inriktad på regionala transporter men den regionala kollektiva trafiken bör i lämplig utsträckning även samordnas med den lokala och interregionala trafiken.

Med lokal trafik avses enligt anvisningarna i princip trafik inom en och samma kommun. Till lokal trafik hänförs också sådan trafik mellan angränsande kommuner, t. ex. närtrafik över kommungränser, som inte är att hänföra till regional trafik.

Med regional trafik avses enligt anvisningarna i första hand trafik mellan olika kommuncentra inom ett och samma län eller mellan sådana centra, belägna i varandra angränsande län. Med kommuncentra jämställs sådana trafikterminaler i olika kommuner, vilka kan utgöra betydelsefulla knutpunkter.

I propositionen om bidrag till lokal landsbygdstrafik (prop. 1973:53) uttalade departementschefen att gränsdragningen är av särskilt intresse med hänsyn till den innebörd som därmed ges åt den lokala trafiken. I vad mån modifikationer i den ena eller andra riktningen senare kan bli aktuella i den i och för sig naturliga gränsdragningen får – enligt propositionen – bl. a. bli beroende av de erfarenheter som successivt erhålls av såväl den regionala som den lokala trafikplaneringen och det inbördes samspel, som denna bygger på.

Vid sin behandling av propositionen godtog riksdagen (TU 1973:13, rskr 1973:203) att man t. v. utgår från den föreslagna avgränsningen. Riksdagen uttalade dock att frågan om hur lokaltrafiken planerings- och bidragsmässigt bör avgränsas från den regionala trafiken borde ytterligare övervägas, då det med hänsyn till den storlek som vissa kommuner får kan ifrågasättas om det är rimligt att beteckna all trafik inom en kommun som lokal.

Med anledning av propositionen och riksdagens ställningstagande härtill och mot bakgrund av de erfarenheter som vunnits genom planeringsarbetet utfärdade regeringen i september 1974 vissa kompletterande anvisningar för

den regionala trafikplaneringen.

Av dessa framgår inledningsvis vad gäller trafiken i storstadsområdena – Stockholm, Götborg och Malmö – att denna i planeringssammanhang i regel bör betraktas som lokal, och att frågor om avgränsningen i dessa områden får lösas inom ramen för det samråd, som förutsätts ske mellan länsstyrelse och andra organ med uppgifter inom den regionala planeringen.

Frågor om avgränsning mellan regional och lokal trafik i övrigt kan enligt tilläggsanvisningarna diskuteras i första hand vad gäller trafik mellan ett kommuncentrum och en i samma eller annan kommun belägen ort som inte är kommuncentrum, men har karaktär av persontrafikterminal t. ex. kommundelscentrum.

Övervägandena om vad som bör förstås med persontrafikterminal har gjorts med anledning av bl. a. riksdagens nämnda uttalande om en översyn av hur lokaltrafiken bör avgränsas. Vissa krav har därvid ställts upp i fråga om berörda busslinjers längd och resandestruktur, turernas reshastighet samt orternas omland och serviceutbud m. m. Med dessa utgångspunkter utpekas i anvisningarna följande orter i det inre stödområdet som persontrafikterminaler, nämligen Karesuando, Tärna/Hemavan, Malå, Dorotea, Hoting, Gäddede, Föllinge, Hede, Funäsdalen, Särna, Idre och Sysslebäck. Mot bakgrund av de speciella förhållandena på Gotland har i anvisningarna även Hemse och Slite hänförts dit.

I övrigt klarläggs i tilläggsanvisningarna vissa frågor angående avgränsningen lokal–regional trafik vad gäller trafik mellan två orter som båda är kommuncentra.

I anvisningarna framhålls vidare vikten av att sambanden mellan den regionala trafikplaneringen och kommunernas lokala trafikplanering beaktas. Sambanden består bl. a. i att regionala trafikförbindelser upptar och avger passagerare från och till lokala förbindelser och att regionala linjer även kan fylla en lokal trafikfunktion på vissa delsträckor. Med hänsyn härtill rekommenderas att ett samarbete och åsiktsutbyte kom till stånd i dessa frågor mellan länsstyrelser och kommuner under planeringsarbetets gång.

Länsstyrelserna

Länsstyrelserna redovisar i trafikplanerna hur man i resp. län uppfattat avgränsningen mellan regional och lokal trafik. De flesta länsstyrelserna har genomfört avgränsningen enligt de meddelade anvisningarna. Några länsstyrelser har dock klassificerat ytterligare ett antal orter som persontrafikterminaler. De flesta av dessa orter är belägna i södra Sverige och endast några få i stödområdet. De regionala trafikplanerna har bl. a. i detta avseende granskats av bussbidragsnämnden, som yttrat sig till länsstyrelserna över granskningen. Mot bakgrund av nämndens yttrande har berörda länsstyrelser sedan justerat sin avgränsning. Flera länsstyrelser har uttalat tveksamhet till och gjort vissa invändningar beträffande uppdelningen av trafiken i lokala

och regionala linjer eller turer.

Länsstyrelsen i Jönköpings län anför sålunda att de definitioner som gäller i och för sig kan synas klargörande och ändamålsenliga men att det under arbetet med trafikplaneringen i åtskilliga fall uppkommit avgränsningsproblem, som varit svåra att lösa. Enligt länsstyrelsens mening kan det mot denna bakgrund ifrågasättas om uppdelningen i regional och lokal trafik är ändamålsenlig. Planeringsansvaret och även det ekonomiska ansvaret borde enligt länsstyrelsen i stället ligga på en och samma myndighet, varigenom avgränsningsproblemen kunde elimineras. Länsstyrelsen i Skaraborgs län anför liknande synpunkter. Även länsstyrelserna i Kronobergs och Örebro län är i vissa delar kritiska mot den givna definitionen av regional och lokal trafik, bl. a. att den regionala trafiken relateras till centralorterna i de olika kommunerna.

Länsstyrelsen i Malmöhus län pekar på svårigheterna att skilja mellan lokala och regionala turer resp. trafikanter på en regional busslinje.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län anser det tveksamt om det är möjligt att i det framtida planeringsarbetet särskilja regional och lokal trafik. Länsstyrelsen i Gävleborgs län ifrågasätter det lämpliga i att bygga trafikplaneringsarbetet på en strikt uppdelning mellan regional och lokal trafik.

De tilläggsanvisningar angående avgränsningen som getts ut av kommunikationsdepartementet eller trafikplaneringsutredningen under planeringsarbetets gång, berörs av några länsstyrelser. Länsstyrelsen i Kristianstads län hävdar därvid, att den snäva tolkning av begreppet regional trafik som dessa ger uttryck för, har försvårat en funktionell verklighetssyn på trafikapparaten. Även länsstyrelserna i Örebro, Västmanlands och Västernorrlands län berör de konsekvenser som man anser blir en följd av innebörden i tilläggsanvisningarna. Länsstyrelsen i Västerbottens län framhåller att det hade varit önskvärt med en definitiv klassning av den regionala trafiken på ett tidigt stadium, men konstaterar med tillfredsställelse att kommunikationsdepartementet i kompletterande anvisningar pekat ut ytterligare orter som replipunkter i de regionala stomlinjenäten.

Konkretisering av målen för trafikförsörjningen

Anvisningarna

Persontransportplaneringen skall enligt anvisningarna inledas med en kartläggning av sådana faktorer som har betydelse när det gäller att nå en tillfredsställande transportförsörjning. I fråga om den regionala trafiken skall målsättningen för trafikförsörjningen konkretiseras med hänsyn till olika restyper, såsom arbets-, service-, besöks- och fritidsresor. Vad gäller linjetrafiken skall hänsyn tas till de olika krav som kan ställas på linjesträckning, turtäthet, tidsmässig förläggning, restid, uppehållstid, reskostnader och bekvämlighet.

Beträffande linjesträckningarna framhålls att de måste bli beroende av befolkningens lokalisering och kontaktnät. Som ett primärt behov anges dock ett linjenät som knyter samman kommuncentra representerande olika servicenivåer. Därutöver finns kontaktbehov även mellan orter på samma servicenivå, t. ex. för fritidsaktiviteter.

När det gäller turtätheten anges en minimimålsättning vara, att det skall finnas tillgång till en daglig förbindelse i vardera riktningen dels mellan kommuncentrum och regionalt centrum, dels mellan regionalt centrum och primärt centrum. Samma målsättning anges i princip böra gälla i fråga om förbindelse mellan kommuncentrum och primärt centrum, dock att i de relationer där kontaktbehovet är begränsat och trafikunderlaget är svagt, kravet på en tillfredsställande trafikförsörjning bör kunna anses uppfyllt med ett mindre turutbud. Antalet förbindelser utöver minimimålsättningen får enligt anvisningarna avpassas med hänsyn till befolkningens omfattning och lokalisering, avståndet mellan berörda orter, gällande regionalpolitiska målsättningar, trafikens kostnadstäckningsgrad och tillgängliga bidragsmedel.

En målsättning bör enligt anvisningarna också vara att samtliga kommuncentra får tillgång till minst en daglig förbindelse fram och åter med en anknytningspunkt till det interregionala flyg- och/eller järnvägsnätet.

Beträffande restiderna anges, att de bör vara så korta som möjligt för att göra de regionala förbindelserna tillräckligt attraktiva. Allmänt bör en genomsnittlig reshastighet av lägst 40–50 km/tim eftersträvas. I reserelationer med ringa antal förbindelser bör ungefärliga gränsvärden för uppehållstidens längd fastställas. Vad gäller turernas tidsmässiga förläggning anges att riktpunkter kan behöva ges för tidigaste avfärd resp. senaste återkomst.

När det gäller reskostnaderna anges att genomgående prisberäkning bl. a. bör eftersträvas på olika regionala landsvägslinjer, även om flera trafikföretag ombesörjer trafiken. Vidare bör bekvämligheten för den enskilde resenären beaktas.

I fråga om den interregionala trafiken anges att standardkriterier skall diskuteras med hänsyn till olika restyper (tjänsteresor och privata resor av skilda slag). Kriterierna skall redovisas med avseende på linjenät, turtäthet, restid, uppehållstid och tidsmässig förläggning.

För beställningstrafiken anges – i fråga om taxibilar och bussar – att erforderlig service skall behandlas med hänsyn till lokalisering, beredskap och kapacitet.

Länsstyrelserna

I trafikplanerna redovisas fastlagda mål för trafikförsörjningen i först hand för den regionala trafiken.

När det gäller linjesträcking, är länsstyrelserna i de allra flesta fall eniga om att den regionala linjetrafiken, bl. a. med hänsyn till nödvändigheten av att

linjerna erhåller ett rimligt trafikunderlag, även måste ombesörja viss lokal trafik. Detta kan medföra krav på att regionala linjer skall ges en sådan sträckning att de fångar in olika befolkningskoncentrationer. Utöver ett vidgat trafikunderlag medför en sådan linjedragning, att antalet omstigningar för enskilda resenärer minskar och att resans bekvämlighet därmed ökar samtidigt som restiden för andra resenärer sannolikt förlängs. Flertalet länsstyrelser anser emellertid att lokala och regionala trafikuppgifter i stor utsträckning måste kombineras av ekonomiska skäl.

Några länsstyrelser har valt att i viss utsträckning separera den regionala och lokala trafiken. Länsstyrelsen i Kopparbergs län har sålunda funnit att nya och snabbare resemöjligheter måste skapas för långväga resor utan att försämra trafikservicen för lokala resenärer.

I fråga om turtätheten på regionala linjer har flera länsstyrelser, bl. a. de i Uppsala, Jönköpings, Kronobergs, Göteborgs och Bohus samt Örebro län, som minimimålsättning angett två dagliga fram- och återresemöjligheter. Övriga länsstyrelser anser som regel att minst en daglig förbindelse erfordras i vardera riktningen. Endast i två regionala relationer har det ansetts motiverat att ha mindre än en daglig tur- och returförbindelse, nämligen mellan Sjöbo och Tomelilla i Malmöhus län samt mellan Föllinge och Strömsund i Jämtlands län.

Vad avser turernas tidsmässiga förläggning är länsstyrelserna eniga i uppfattningen att fram- och återresa skall vara möjlig samma dag mellan kl. 06.00 och 20.00. I fråga om sådana regionala förbindelser som utgör anknytning till interregionala tågförbindelser har dock undantag i vissa fall ansetts böra göras beträffande ankomst- och avgångstiden. Länsstyrelsen i Västerbottens län anser även att en tidigare avgångstid kan bli nödvändig av hänsyn till önskemålen att posten till inlandet skall komma fram så tidigt som möjligt.

När det gäller restiden anser ett tiotal länsstyrelser att för att nedbringa denna och öka den kollektiva trafikens attraktivitet bör reshastigheten vara lägst 50 km/tim. Övriga länsstyrelser har i regel stannat vid den målsättning som rekommenderas i anvisningarna, dvs. en reshastighet av lägst 40–50 km/tim. Två län, Blekinge och Västernorrlands, har stannat vid lägst 40 km/tim. Några länsstyrelser, bl. a. i Södermanlands län, hävdar att kravet på korta restider i många fall är mer uttalat på vissa turer, vilket innebär att en differentiering av reshastighetskravet efter turernas funktion kan behövas.

Samtliga länsstyrelser framhåller restidens betydelse för de kollektiva transportmedlens attraktivitet. I vissa fall förutses dock svårigheter att nå de uppställda målen beträffande reshastigheten på grund av nödvändigheten att kombinera lokala och regionala trafikuppgifter, rådande vägstandard, behov av att regelbundet medföra släpvagn, m. m. Den höjning av tillåtna hastigheten för bussar till 90 km/tim som beslutats får i detta sammanhang enligt vissa länsstyrelser en relativt begränsad effekt, medan andra länsstyrelser menar att den bör bidra till en höjd reshastighet.

Som lämplig uppehållstid i målorten har flertalet länsstyrelser angett lägst tre och högst fem eller sex timmar. Ett fåtal länsstyrelser har endast angett minsta acceptabla uppehållstid (3 timmar). De angivna uppehållstiderna är dock som regel tillämpliga endast om turutbudet per dag är mer än en dubbeltur. Om endast en dubbeltur föreslagits, skall den nämligen oftast även tillgodose behovet av skolbarnstransporter.

Samtliga länsstyrelser understryker vikten av att reskostnaderna hålls nere. Det framhålls vidare önskvärt att genomgående prisberäkning tillämpas för de regionala landsvägslinjer som ingår i planen, även om flera trafikföretag ombesörjer trafiken. Länsstyrelserna i Kristianstads, Örebro och Västmanlands län anser dessutom att genomgående prisberäkning om möjligt bör gälla även vid övergång mellan lokal och regional trafik. Länsstyrelserna i Jönköpings och Hallands län menar att denna form av prisberäkning inte bör vara tillämplig i enbart den regionala busstrafiken utan även vid ombyte från buss till tåg eller vice versa. Länsstyrelsen i Kalmar län framhåller att hänsyn måste tas till att resandet också sker över länsgränser. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län menar att ett bussbidragsystem för den kollektiva landsbygdstrafiken inte är tillräckligt för att skapa en tillfredsställande trafikförsörjning. Bidrag bör därför också kunna utgå till den kollektiva båt- och färjetrafiken.

I fråga om bekvämligheten vid regionala resor anser länsstyrelserna generellt att i trafiken använda fordon skall vara bekväma och anpassade för aktuellt trafikunderlag och rådande trafikförhållanden. Dessutom understryks betydelsen av att byte av transportmedel undviks i all möjlig utsträckning. Ett byte per regional resa anses dock kunna accepteras under förutsättning att omstigningstiden uppgår till högst 15 minuter.

Målet för den interregionala trafikförsörjningen har – vad avser tjänsteresor – av länsstyrelserna i princip angetts vara, att dagliga fram- och återresemöjligheter med 4–6 timmars uppehåll i målorten bör finnas med de tre storstadsområdena och med primära centra i till länet angränsande län. Sammanlagda restiden anses inte böra överstiga sex timmar. Med övriga primära centra bör också finnas dagliga förbindelser, dock utan krav på återresa samma dag.

Vad beträffar privata resor framhåller länsstyrelserna allmänt svårigheten att ange närmare riktlinjer för hur behovet av interregionala förbindelser skall tillgodoses. Länsstyrelsen i Malmöhus län anser emellertid, att allmänheten för dessa resor även bör erbjudas ett lågprisalternativ i form av bussförbindelser så länge nuvarande prisskillnader mellan buss och järnväg på längre avstånd består. Resorna anses kunna ske i form av veckoslutstrafik resp. daglig snabbusstrafik i frekventa relationer och i relationer där järnvägsutbudet är begränsat.

Den genomgående uppfattningen hos länsstyrelserna i fråga om beställningstrafiken är att taxibilar bör finnas i varje kommun och att stationeringen av bilarna får övervägas med hänsyn till redovisade trafik-

behov i de lokala trafikförsörjningsplanerna. Beträffande bussar framhålls allmänt att antalet bör stå i paritet med förekommande behov av beställningsuppdrag. När det gäller trafikberedskapen anses allmänt att en rimlig målsättning är att taxiuppdrag skall kunna utföras inom högst en timme och korttidsuppdrag med buss inom sex timmar efter beställning.

Efterfrågan på transporter

Som ett andra grundläggande steg i planeringsarbetet har för varje län näringslivets, förvaltningens och befolkningens nuvarande och förväntade framtida regionala och interregionala kontakt- och resbehov kartlagts, så långt detta varit möjligt. Ett problem har därvid varit att reguljär statistik saknas över personbilsresornas omfattning i olika relationer. Prognosarbetet har begränsats till att gälla utvecklingen av kontaktbehov och resor under närmast överblickbar framtid.

Anvisningarna

I anvisningarna framhålls att befolkningens geografiska fördelning och belägenheten av olika resmål utgör grundvalen för persontrafikbehoven. De existerande och förväntade kontakt- och resbehoven i olika relationer skall klarläggas utifrån bl. a.

- den kartläggning av befolkning, arbetstillfällen, serviceutbud etc., som gjorts i planens inventeringsdel
- föreliggande pendlings- och migrationsuppgifter samt genom
- enkäter och intervjuer i första hand med representanter för kommunerna och
- studier av uppgifter om nuvarande resandeströmmar.

När det gäller förväntade resbehov bör dessa överblickas för en begränsad tidsrymd (i regel högst fem år).

De regionala kontakt- och resbehoven bör enligt anvisningarna analyseras funktionsvis för varje kommun. De funktioner som därvid bör beaktas är

- arbetspendling
- kommersiell service
- sjukvårdsservice
- utbildningsservice
- administrativ service
- besök, nöjen och fritid.

Vidare bör för varje kommun behovet av terminaltransporter till och från anknytningspunkter på de interregionala persontransportnäten klarläggas.

Redogörelsen bör i princip ge en uppfattning om alla väsentliga kontaktbehov, även de som vanligen tillfredsställs genom individuella transport-

medel och beställningstrafik.

De kommunvis redovisade kontaktbehoven bör sammanfattas länsvis för att ge en bild av länets kontaktnät med hänsyn till olika funktioner.

De interregionala kontakt- och resbehoven bör enligt anvisningarna klarläggas med avseende dels på tjänsteärenden, dels på övriga slag av ärenden. Analysen kan baseras förutom på i det föregående nämnda uppgifter (i första hand resande- och flyttningsstatistik) på uppgifter om närings- och organisationsstruktur m. m.

Länsstyrelserna

För varje kommun har länsstyrelserna redovisat de regionala kontaktbehov som föreligger för i anvisningarna angivna olika funktioner. Dessa redovisningar har sammanfattats i funktionsvisa kontaktnät för resp. län.

Resbehoven för att nå de servicefunktioner som saknas inom den egna kommunen har i regel bedömts med utgångspunkt i befolkningens geografiska fördelning och förväntade utveckling samt olika servicefunktioners och fritidsaktiviteters lokalisering. Bedömningen av de framtida kontaktbehoven har i princip gjorts utifrån indelningen av kommunerna i primära centra, regionala centra och kommuncentra.

Länsstyrelserna har för att få ett så brett underlag som möjligt för bedöming av kontaktbehoven genomgående vänt sig till bl. a. kommunerna för att få deras bedömning och till olika trafikföretag för att få uppgifter om resandet i olika relationer. Uppgifterna om pendling har som regel hämtats från 1970 års folk- och bostadsräkning.

När det gäller kartläggningen av de interregionala kontaktbehoven har länsstyrelserna i huvudsak använt sig av tillgänglig statistik över resandet, flyttningarna mellan länen och telefontrafiken. För att komplettera resandestatistiken som inte innehåller några uppgifter om resor med personbil har många länsstyrelser utvidgat sina enkäter till större företag inom länet med förfrågningar om tjänsteresornas omfattning.

Av länsstyrelsernas redovisning framgår, att inriktningen av länens interregionala kontakter sinsemellan är relativt likartad. De starkaste kontaktbehoven föreligger således genomgående med storstadsregionerna, i första hand Stockholm och med resp. grannlän.

Flera länsstyrelser, bl. a. i Jönköpings, Kristianstads, Gävleborgs, Västernorrlands och Norrbottens län, anför att kontaktmönstret för myndigheter, organisationer och företag kommer att förändras i framtiden. Skälet härtill är de fortsatta geografiska förändringarna inom näringsliv och förvaltning, utflyttningen av statlig verksamhet samt befolkningens ökade rörlighet i förening med krav på kortare restider. Härvid kommer kraven på det interregionala transportsystemet för persontrafik att öka, bl. a. vad gäller s. k. tvärförbindelser. Även om kontaktmönstret kommer att ändras, är flertalet länsstyrelser av den uppfattningen, att storstadsområdena även i framtiden

kommer att inta en dominerande ställning när det gäller företagens, organisationernas och myndigheternas kontakter. Övriga interregionala kontakter, främst sociala, beräknas enligt länsstyrelsernas bedömningar komma att uppvisa ett i stort sett oförändrat mönster.

Brister i nuvarande transportförsörjning

På grundval av en systematisk jämförelse mellan å ena sidan existerande transportutbud i olika relationer och å andra sidan de mål som ställts upp beträffande persontransportförsörjningen samt nuvarande och förväntade kontaktbehov i olika relationer har ev. brister i nuvarande kollektiva trafiksystem klarlagts i resp. län. Denna bristanalys har utgjort en viktig grund för det senare följande arbetet med upprättande av förslag till transportlösningar.

Anvisningarna

Som en inledning till arbetet med upprättande av förslag till transportlösningar för den kollektiva persontrafiken i resp. län rekommenderas i anvisningarna att en genomgång och redovisning av mera påtagliga brister i nuvarande trafikförsörjning företas. En sådan bristanalys kan i första hand tänkas ge impulser för arbetet med att upprätta stomlinjenät.

Redovisningen bör enligt anvisningarna lämpligen ske genom en jämförelse relation för relation mellan å ena sidan den i utgångsläget rådande transportförsörjningen och å andra sidan den målsättning som fastställts jämte existerande och förväntade kontaktbehov. Jämförelse bör göras i de relationer där ett uttalat kontaktbehov konstaterats föreligga.

Länsstyrelserna

Samtliga länsstyrelser ger en fyllig redovisning av de brister som finns i resp. läns kollektiva regionala persontrafikförsörjning.

Av redovisningarna framgår att kravet på reshastighet vid busstrafik, så som det formuleras i länsstyrelsernas förslag till trafikplaner, i många fall inte kunnat tillgodoses. Länsstyrelsen i Norrbottens län anger sålunda att reshastigheten i olika regionala bussrelationer varierar mellan 24 och 66 km/tim med ett medianvärde på 44 km/tim. Flera andra länsstyrelser uppger att medelhastigheten i den regionala busstrafiken understiger 40 km/tim och att det finns exempel på bussturer med lägre medelhastighet än 30 km/tim. Reshastigheten vid järnvägstrafik anges däremot i de flesta fall vara tillfredsställande.

Brister påtalas i många fall i fråga om anslutningen mellan olika regionala linjer, eller mellan regionala linjer och lokala eller interregionala förbindelser. Det gäller i synnerhet anknytning mellan buss och tåg. Där anslutning finns

kan brister även förekomma i form av för långa omstigningstider vid byte mellan olika linjer.

Av länsstyrelsernas redovisningar framgår även att möjligheter till fram- och återresa under dagen med rimlig uppehållstid i målorten saknas i flera fall. I de allra nordligaste länen finns exempel på relationer där det inte är möjligt att besöka ett "överordnat" centrum utan övernattning. Även i övrigt redovisas exempel på att uppehållstiden i målorten vid resor i vissa relationer är att betrakta som otillräcklig. Det gäller i första hand mer långväga relationer.

Antalet fall där brister konstaterats i fråga om själva linjesträckningen är begränsade och avser nästan enbart s. k. tvärförbindelser. Flera länsstyrelser, bl. a. den i Hallands län, konstaterar dock att det behov av kollektivtrafik för arbetspendling som föreligger i vissa relationer f. n. inte tillfredsställs.

Brister påtalas i många fall även när det gäller turtätheten. I de allra flesta fall avses härmed brister i fråga om sena kvällsturer samt lördags- och söndagsturer.

Några län påtalar brister som sammanhänger med länets speciella struktur. Länsstyrelsen i Stockholms län har som norm att det skall vara möjligt att nå alla slags arbetsplatser inom 45 minuters resa och konstaterar i sin bristanalys att detta i många fall inte är möjligt. Länsstyrelsen i Gotlands län påvisar brister i tidsanpassningen vid terminalerna för resor mellan Gotland och fastlandet. Länsstyrelsen i Älvsborgs län påtalar brister i kollektivtrafiken mellan länets båda primära centra, Borås och Trestad.

Förslag till transportlösningar

På grundval av företagna inventeringar, analyser och målsättningsdiskussioner har i varje län utarbetats förslag till konkreta trafiklösningar. I fråga om persontrafiken har tonvikten därvid lagts på avvägningen mellan olika transportmedel och på utformningen av ett stomlinjenät för den regionala kollektivtrafiken. Inom ramen för detta arbete har särskild uppmärksamhet ägnats frågan om fortsatt persontrafik och dess utformning på trafiksvaga bandelar. I övrigt behandlas i förslagsdelarna bl. a. de interregionala förbindelserna, beställningstrafiken samt vissa trafikorganisatoriska och ekonomiska frågor.

Arbetsfördelning mellan olika transportmedel

Anvisningarna

Redovisningen av förslag till transportlösningar bör enligt anvisningarna inledas med ett avsnitt som behandlar arbetsfördelningen mellan olika transportmedel. Härvid skall först den förutsedda fördelningen mellan den individuella och kollektiva trafiken belysas, varvid hänsyn bör tas till den

ökade attraktivitet som kan ges de kollektiva trafikmedlen.

I anvisningarna framhålls vidare att för den kollektiva trafiken står i princip tre trafikslag till förfogande, nämligen landsvägs-, järnvägs- och flygtrafik med sinsemellan väsentligt olika förutsättningar i fråga om kapacitet, flexibilitet, hastighet, ekonomi m. m. Landsvägstrafik kan utföras antingen med buss eller bil (taxi). Vid avvägningen mellan dessa bör kraven på reshastighet och mängden resande och gods bli avgörande. I de allra flesta regionala reserelationer är trafikunderlaget sådant, att trafiken normalt bör ombesörjas med buss men i vissa relationer, t. ex. där kraven på snabbhet är höga, kan det bli aktuellt med bil. Någon generell avvägning mellan buss och bil är emellertid enligt anvisningarna inte möjlig att göra.

När det gäller avvägningen mellan järnvägs- och landsvägstrafik, framhålls att järnvägen allmänt sett har övervägande interregionala trafikuppgifter men även uträttar ett betydande regionalt trafikarbete. Lokal järnvägstrafik har däremot i de flesta relationer numera ersatts av landsvägstrafik. Vidare konstateras att SJ:s järnvägsnät i ekonomiskt avseende är uppdelat i ett affärsbanenät och ett ersättningsberättigat bannät.

På affärsbanenätet bedöms behov av någon generell avvägning mellan järnväg och landsväg i den regionala trafiken inte föreligga och ev. uppkommande frågor huruvida enskilda förbindelser skall upprätthållas med tåg eller buss anses böra lösas genom samråd mellan trafikföretag och länsstyrelse.

Vad gäller det ersättningsberättigade bannätet uppdras åt länsstyrelserna att undersöka möjligheterna och konsekvenserna av att ersätta persontrafiken på de trafiksvagaste bandelarna med landsvägstrafik. För dessa bandelar bör anges de alternativa transportlösningar som är tänkbara och vilka för- och nackdelar som är förknippade med resp. alternativ. Ingen undersökning eller särskild avvägning mellan järnvägs- och landsvägstrafik krävs dock för sådana ersättningsberättigade banor som betjänar interregionala järnvägsförbindelser eller anknyter ett primärt centrum till affärsbanenätet. Dessa banor har en sammanlagd längd av 1 725 km, motsvarande ungefär en tredjedel av hela det persontrafikerade ersättningsberättigade bannätet.

Med denna utgångspunkt har trafikplaneringsutredningen pekat ut följande utpräglat trafiksvaga bandelar för vilka prövning av alternativa transportmöjligheter vad gäller persontrafiken bör ske.

	Banlängd, km
Eslöv–Tomelilla	56,5
Ystad–Tomelilla–Simrishamn	46,1
Nässjö–Nybro	137,6
Älmhult–Sölvesborg	71,8
Hultsfred–Växjö	116,1

Borås–Varberg	84,3
Jönköping–Vaggeryd	34,9
Nässjö–Värnamo–Halmstad	195,9
Falköping–Ulricehamn–Limmared–Landeryd	131,2
Gånghester–Ulricehamn	37,6
Karlsborg–Skövde	43,6
Gårdsjö–Håkantorp	121,1
Strömstad–Uddevalla	92,0
Lysekil–Smedberg	34,8
Arvika–Bengtsfors–Mellerud	158,3
Jenny–Hultsfred	66,2
Strängnäs–Åkers Styckebruk	14,9
Uppsala–Enköping	42,3
Lesjöfors–Filipstad–Daglösen	46,2
Nykroppa–Kristinehamn	41,2
Torsby–Kil	81,9
Örebro–Svartå	49,0
Brunflo–Sveg–Mora	306,4
Malung–Vansbro–Repbäcken	122,9
Ljusdal–Hudiksvall	61,3
Hoting–Forsmo	121,0
Hoting–Östersund	166,9
Strömsund–Ulriksfors	4,3
Arvidsjaur–Storuman	160,5
Storuman–Hoting	145,5
Storuman–Hällnäs	167,2
Arvidsjaur–Jörn	75,6
Gällivare–Jokkmokk–Arvidsjaur	273,6
Haparanda–Boden	169,9
Övertorneå–Karungi	46,6
	3 478,6

Enligt en av trafikplaneringsutredningen den 4 december 1973 upprättad promemoria till ledning för länsstyrelsernas arbete med utvärderingen av för- och nackdelarna med bibehållen trafik på järnväg resp. övergång till landsvägstrafik har länsstyrelserna rekommenderats genomföra en analys omfattande fyra steg:

- precisering av de alternativa transportlösningar som är tänkbara, dvs. fastställande av trafikuppläggning, linjesträckning, hållplatser, anslutningar till interregional och lokal trafik m. m. för resp. alternativ
- identifiering av de olika konsekvenser för resenärer, godskunder, trafikföretag och samhället i övrigt som är förknippade med alternativa trafiklösningar

- kvantifiering av konsekvenserna av alternativa trafiklösningar, innebärande främst beräkning av storleken av olika kostnadsposter och uppskattning av omfattningen av sådana effekter som inte går att uttrycka i ekonomiska termer
- utvärdering av de olika alternativen, dvs. att så långt möjligt väga samman och jämföra konsekvenserna av resp. trafiklösning.

Promemorian innehåller även en genomgång av vilka skilda effekter som kan vara förbundna med landsvägs- resp. järnvägstrafik i avsikt att medverka till att länsstyrelsernas ställningstaganden grundas på ett så brett underlag som möjligt vad gäller samhällsekonomiska och andra effekter av olika trafiklösningar.

Länsstyrelsernas allmänna synpunkter

Beträffande den framtida fördelningen mellan individuella och kollektiva trafikmedel anser länsstyrelserna genomgående att en stor del av den trafikökning som kan förutses kommer att falla på individuella transportmedel. I sammanhanget framhålls bl. a. den ökade rörlighet och större valfrihet i fråga om arbete och service som tillgång till ett individuellt transportmedel ger. Samtidigt betonas emellertid att de kollektiva trafikmedlen under vissa förutsättningar och för vissa slag av resbehov kan vara ett alternativ även för personer med tillgång till bil och att det är angeläget att öka de kollektiva trafikmedlens attraktivitet. Vidare framhålls att ett ökat resbehov kan förutses också hos personer som saknar tillgång till bil, exempelvis äldre människor och ungdom, och att mot denna bakgrund en förstärkning av den kollektiva trafikförsörjningen bör komma till stånd.

Länsstyrelsen i Värmlands län anför, att för att en tillfredsställande kollektiv persontrafikförsörjning skall kunna uppnås och för att de kollektiva transportmedlen i nämnvärd grad skall kunna öka sin andel av transportarbetet är det nödvändigt, att kollektivtrafiken i ökad omfattning anpassas till de individuella trafikbehoven. För detta krävs att en utvecklad samordning kommer till stånd mellan dels linje- och beställningstrafik, dels lokal och regional trafik. Troligen innebär detta samtidigt, att de nuvarande gränslinjerna mellan dessa olika trafikformer suddas ut eller åtminstone tonas ner.

Länsstyrelserna redovisar i stort en ensartad bedömning av vilka trafikuppgifter – lokala, regionala och interregionala – de olika kollektiva transportmedlen har störst förutsättningar att tillfredsställa.

I fråga om trafik i lokala relationer anses således buss eller taxi oftast lämpligast. Länsstyrelsen i Kalmar län framhåller dock att det är angeläget, att det lokala resandet på järnvägen inte bara behålls vid nuvarande nivå utan även ökas genom att persontrafiken återupptas vid nedlagda stationer.

Beträffande trafiken i regionala relationer hävdar länsstyrelsen i Uppsala

län vad gäller avvägningen mellan buss och taxi inom landsvägstrafiken, att transportarbetet inom länet har sådan karaktär och omfattning, att busstrafiken f. n. bedöms som lämpligast. Länsstyrelsen framhåller emellertid, att fortlöpande avvägningar givetvis måste göras i valet av trafikmedel, när detta aktualiseras av någon anledning. Liknande uppfattning har kommit till uttryck i flertalet andra trafikplaner, bl. a. i Södermanlands, Jönköpings, Malmöhus, Västmanlands, Västerbottens och Norrbottens läns planer. Länsstyrelsen i Örebro län framhåller, att en övergång till mindre fordon kan vara särskilt aktuell i sådana lokala relationer där bussen inte används för andra bundna uppdrag.

I interregionala relationer kan främst flyg och järnväg komma till användning enligt länsstyrelserna. Den långväga busstrafiken – i form av daglig snabbusstrafik och veckoslutstrafik – har dock, vilket framhålls av bl. a. länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands, Kronobergs, Kristianstads och Värmlands län, under senare år kommit att spela en allt större roll som ett lågprisalternativ eller som komplement till järnvägen i vissa trafikstarka relationer. Länsstyrelsen i Kronobergs län understryker dock, att veckoslutstrafiken inte bör dimensioneras så, att den menligt påverkar underlaget för den reguljära linjetrafiken. Länsstyrelsen i Kopparbergs län konstaterar, att veckoslutstrafiken successivt vuxit ut och numera innebär trafik vid varje veckoslut. Parallellt med denna utveckling har inskränkningar i tågtrafiken förekommit. Länsstyrelsen menar att den på så sätt uppkomna situationen påkallar ett behov av samordning mellan de olika trafikformerna för att erhålla en från samhällsekonomisk synpunkt mer nöjaktig lösning.

När det gäller avvägningen mellan järnvägs- och busstrafik anser länsstyrelsen i Gävleborgs län att det är naturligt med hänsyn till förekomsten av ett nät av interregionala järnvägslinjer, att den interregionala järnvägstrafiken bildar stomme för den regionala trafiken så långt linjedragning, turtäthet och tidsmässig förläggning av turerna medger detta. Av samma uppfattning är bl. a. länsstyrelserna i Östergötlands, Jönköpings och Kristianstads län. Länsstyrelsen i Blekinge län menar att bussen framstår som det lämpligaste transportmedlet, då det gäller att kombinera regional och lokal trafik, medan tågen bäst kombinerar regionala och interregionala trafikuppgifter.

Länsstyrelsen i Stockholms län anför beträffande avvägningen flyg/järnväg att om restiden med tåg kan minskas ytterligare, bör järnvägen i högre grad kunna bli konkurrenskraftig gentemot flyget på medellånga distanser. En förändring i färdmedelsvalet till järnvägens fördel kan även inträda genom ökade flygbiljettpriser p. g. a. höjda energikostnader. Det får bedömas vara en möjlighet att i framtiden införa snabbare tåg främst på linjerna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö och därmed skapa alternativ till flyget. Järnvägens betydelse för kortare interregionala resor, t. ex. inom Mälardalsområdet, kan ökas genom att tåg av typ Östgötapendeln sätts in i flera relationer.

Länsstyrelsen i Uppsala län framhåller bl. a. att en av förutsättningarna för

att den interregionala järnvägstrafiken skall kunna vara attraktiv i jämförelse med andra trafikmedel är, att så snabba förbindelser som möjligt mellan större orter kan erbjudas. Krav på ytterligare tåguppehåll på sträckorna inom Uppsala län och motsvarande krav från andra län skulle medföra väsentligt ökade restider på fjärrtågen. Länsstyrelsen anser vidare, att trafiktekniska och trafikekonomiska skäl talar för att den regionala trafiken mellan Uppsala och Stockholm helt bör ombesörjas med järnväg.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anser, att busstrafiken i jämförelse med den spårbundna trafiken erbjuder avsevärt större flexibilitet vad gäller exempelvis anpassning till trafikunderlaget. Underlaget för persontrafiken på järnväg bör framför allt kunna vidmakthållas dels i storstadsområden med ett stort resandeunderlag i lokal pendeltrafik, dels mellan större orter i interregionala relationer.

Länsstyrelsen i Västmanlands län framhåller, att i och för sig skulle det vara tänkbart, att järnvägen ökade sin transportandel på busstrafikens bekostnad. Med hänsyn till att busstrafiken i mycket stor utsträckning även tillgodoser rent lokala transportuppgifter torde dock en sådan omfördelning vara möjlig endast i mycket begränsad omfattning.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län understryker, att det är väsentligt att tåg- och snabbussnätet kompletteras med ett trafiknät av konventionell typ, där möjlighet bereds till såväl regionalt som lokalt resande.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län uttalar som sin uppfattning, att i allmänhet är kapacitetsutnyttjandet lågt i såväl buss- som tågtrafiken med undantag för vissa turer och vissa större helger. Under förutsättning att de uppställda kraven på en tillfredsställande regional transportförsörjning enligt målsättningen kan uppfyllas med tågtrafik och en minskning av rådande överkapacitet blir nödvändig, bör denna i första hand ske på bekostnad av busstrafiken.

Länsstyrelsernas redovisning av trafiksvaga bandelar

Länsstyrelserna har i enlighet med anvisningarna undersökt alternativa transportmöjligheter vad gäller persontrafiken på 35 trafiksvaga bandelar. På fyra av dessa bandelar har även godstrafiken undersökts. I fråga om den senare trafiken lämnas i det följande en redogörelse där även länsstyrelsernas bedömning av konsekvenserna av en tänkt överflyttning av trafiken på fem godsbanor till landsväg redovisas.

Beträffande en överflyttning av persontrafiken från järnväg till landsväg på de berörda trafiksvaga bandelarna framhåller länsstyrelserna sammanfattningsvis följande.

När det gäller bandelen Uppsala–Enköping har länsstyrelsen i Uppsala län funnit landsvägsalternativet vara det bästa. Persontrafiken på järnväg bör dels med hänsyn till det mycket stora ekonomiska underskott den ger, dels genom att en fortsatt järnvägstrafik kräver stora investeringar t. v.

överflyttas till buss. Vid en ev. framtida ändrad trafikpolitik bör enligt länsstyrelsens uppfattning frågan om persontrafik på sträckan på nytt prövas samtidigt som ställning tas till vilka investeringar som i så fall skulle erfordras. Under tiden anses banan böra bibehållas genom s. k. beredskapsunderhåll. En nedläggning av persontrafiken kommer enligt länsstyrelsens analys att reducera de samhällsekonomiska kostnaderna med omkring 600 000 kr. per år.

Linjen ingår bland de åtta bandelar som enligt riksdagens beslut (prop. 1975/76:100 bil. 8, TU 1975/76:19, rskr 1975/76:209) skall nedläggningsprövas av regeringen. Prövningen avser persontrafiken.

Länsstyrelsen i Södermanlands län har genomfört en samhällsekonomisk analys för bandelen Strängnäs–Åkers Styckebruk. Enligt analysen kommer de samhällsekonomiska kostnaderna att minska med ca 200 000 kr. per år vid en överflyttning av persontrafiken från järnväg till landsväg. Länsstyrelsen framhåller emellertid att persontrafiken på järnvägslinjen har stor betydelse för Strängnäs kommun. Länsstyrelsen menar att den positiva trend vad gäller arbetstillfällen och bosättning, som varit rådande under senare år kan rubbas vid försämrade kommunikationer. Länsstyrelsen anser vidare, att de beräknade merkostnaderna för bibehållande av persontrafiken på järnväg inte är av den omfattning, att motiv föreligger för en nedläggning. Man understryker, att de värdemässigt icke mätbara effekterna bör tillmätas stor betydelse och att de ökade trafikolycksrisker, som uppkommer vid landsvägstrafik, på intet sätt får underskattas.

Den samhällsekonomiska analys som länsstyrelserna i smålandslänen låtit genomföra för bandelen Nässjö–Nybro visar enligt utredningsmannen att fortsatt järnvägsdrift skulle ge en årlig besparing av ca 370 000 kr. Länsstyrelserna i Jönköpings och Kronobergs län understryker att den samhällsekonomiska analysen knappast kan ge en fullständig bild av alla de konsekvenser som en nedläggning av järnvägstrafiken skulle få och att utredningen därför måste tolkas med stor försiktighet. Det förutsätts härvid att erforderliga justeringar görs i de olika länens utredningar i samband med den centrala utvärderingen och att konsistensen och rimligheten i olika antaganden därvid prövas. Även om de överslagsmässiga beräkningarna sålunda måste tolkas med stor försiktighet bör enligt länsstyrelsernas mening järnvägstrafiken bestå.

Länsstyrelsen i Kalmar län menar mot bakgrund av utredningen och med beaktande av såväl regionalpolitiska som kommunalekonomiska aspekter att det inte finns några belägg för att linjen inte skulle vara samhällsekonomiskt lönsam. De tre berörda länsstyrelserna ifrågasätter vidare om inte samtliga i utredningen diskuterade vägprojekt måste tidigareläggas, vilket skulle öka de samhällsekonomiska kostnaderna för landsvägsalternativet ytterligare. Å andra sidan synes antalet resenärer ha överskattats, vilket i sin tur något reducerar den samhällsekonomiska vinsten av ett bibehållande av järnvägen.

I den utredning, som länsstyrelsen i Kronobergs län gjort beträffande den smalspåriga bandelen Hultsfred–Växjö framhåller länsstyrelsen att för länets del innebär en överföring av persontrafik till landsväg inte några betydande olägenheter. Förutsättningen är härvid att vissa väginvesteringar tidigareläggs, att staten garanterar full kostnadstäckning i ersättningstrafiken och att ersättande landsvägsbussar blir av hög klass. Enligt utredningen kan de samhällsekonomiska mindrekostnaderna vid övergång till landsvägsalternativ på längre sikt uppskattas till ca 550 000 kr. per år. Länsstyrelsen i Kalmar län delar inte denna uppfattning utan hävdar att landsvägsalternativet visar ett samhällsekonomiskt underskott om man tar full hänsyn till kostnaderna för åtgärder inom vägsektorn och om man därtill beaktar bl. a. samhällsbyggnadskostnader och regionalpolitiska effekter.

Länsstyrelsen i Kalmar län har även undersökt den berörda linjens fortsättning, nämligen bandelen Jenny–Hultsfred. Länsstyrelsen anger den samhällsekonomiska besparingen vid ett bibehållande av persontrafiken till drygt 1 miljon kr. per år. Enligt länsstyrelsen pekar den utredning som gjorts entydigt på att fortsatt järnvägstrafik är det mest fördelaktiga alternativet. Från regionalpolitisk synpunkt talar alla skäl till förmån för fortsatt järnvägsdrift.

Länsstyrelsen framhåller allmänt att transportalternativet med landsvägstrafik för länets del uppfattas som rent hypotetiska och att ett realiserande av sådana alternativ skulle allvarligt äventyra trafikförsörjningen inom länet. Länsstyrelsen säger sig inte under några omständigheter kunna acceptera en sådan trafikpolitik.

När det gäller bandelen Älmhult–Sölvesborg gav Kungl. Maj:t genom beslut den 20 februari 1970 SJ tillstånd att lägga ned persontrafiken. Nedläggning får dock enligt beslutet inte företas förrän lämplig ersättningstrafik anordnats. Länsstyrelsen i Blekinge län redovisar i sin trafikplan ett förslag till sådan ersättningstrafik. Linjen ingår bland de åtta bandelar som nedläggningsprövas av regeringen. Prövningen avser persontrafiken.

En överflyttning av persontrafiken på bandelen Ystad–Tomelilla–Simrishamn till landsväg skulle enligt den utredning länsstyrelsen i Kristianstads län genomfört medföra en samhällsekonomisk vinst av ca 520 000 kr. per år. Länsstyrelsen understryker emellertid vikten av att persontrafiken bibehålls med hänsyn till järnvägens regionalpolitiska betydelse. Länsstyrelsen uttalar därför som sin bestämda mening att järnvägen bör bibehållas.

Beträffande bandelen Eslöv–Tomelilla anför länsstyrelsen i Malmöhus län att den utredning som gjorts, visar att persontrafiken drivs med betydande underskott. Länsstyrelsens samhällsekonomiska kalkyl ger vid handen, att en överflyttning av persontrafiken från järnväg till landsväg innebär en årlig samhällsekonomisk mindrekostnad av storleksordningen 450 000 kr. Länsstyrelsen framhåller vidare, att om hänsyn uteslutande tas till de trafikuppgifter som persontrafiken utför på denna linje, kan trafiken läggas

ned utan större nackdelar för passagerare under förutsättning att erforderlig upprustning av det berörda vägnätet dessförinnan kommer till stånd. Länsstyrelsen anser sammanfattningsvis att linjen Eslöv–Tomelilla bör ses i ett större sammanhang och pekar särskilt på att banan kan komma att få betydelse för färjetrafiken på leden Ystad–Swinoujscie och på banans samband med linjen Malmö–Ystad.

Linjen ingår bland de åtta bandelar som nedläggningsprövas av regeringen. Prövningen avser endast persontrafiken.

Linjerna Jönköping–Vaggeryd och Nässjö–Värnamo–Halmstad behandlas gemensamt i en utredning som gjorts av en utredningsman på uppdrag av länsstyrelserna i Jönköpings och Hallands län. De samhällsekonomiska analyserna visar enligt utredningsmannen att landsvägstrafiken är ca 100 000 kr. dyrare per år på linjen Jönköping–Vaggeryd och ca 50 000 kr. dyrare på linjen Nässjö–Värnamo–Halmstad än bibehållen järnvägstrafik. Till nackdel för landsvägstrafiken talar bl. a. förlängda restider, ökade trafikolycksrisker och behov av väginvesteringar. De synpunkter på utredningen som länsstyrelsen i Jönköpings län framfört vad gäller bandelen Nässjö–Nybro gäller även beträffande de aktuella linjerna. Länsstyrelsen anser att ytterligare behov av vägupprustningar föreligger och framhåller det angelägna i att persontrafiken på järnvägen bibehålls. Länsstyrelsen i Hallands län drar samma slutsatser och pekar särskilt på linjernas betydelse dels som matarbanor till affärsbanenätet, dels från totalförsvarssynpunkt och dels ur regionalpolitisk synvinkel.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har gjort samhällsekonomiska bedömningar av för- och nackdelarna vid en överflyttning av persontrafiken på bandelarna Strömstad–Uddevalla och Lysekil–Smedberg till landsväg. Enligt länsstyrelsens kalkyler skulle landsvägsalternativet ge en samhällsekonomisk mindrekostnad av 1 milj. kr. för vardera linjen. Länsstyrelsen har dock funnit att förbindelserna enligt det regionala stomlinjenätet bör upprätthållas med järnvägstrafik och att således trafiken på de aktuella järnvägslinjerna även i fortsättningen bör finnas kvar. Men länsstyrelsen framhåller också att landsvägstrafiken mellan Lysekil och Trestadsområdet via den nya färjeförbindelsen över Gullmarsfjorden som beräknas komma att öppnas under år 1976 kan komma att påverka resandeunderlaget och härigenom också turutbudet på bandelen Lysekil–Smedberg. Allmänt bör gälla, menar länsstyrelsen, att trafikeringen av linjerna avvägs med hänsyn till resandeunderlag, servicekrav och utifrån de krav på goda kommunikationer som ställs inom ramen för en aktiv regionalpolitik.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län anser att det – med hänsyn till den pågående trafikpolitiska utredningen – inte är möjligt att nu ta ställning till olika transportalternativ för berörda järnvägslinjer i länet. Först då den nya trafikpolitiken formats och antagits anser sig länsstyrelsen kunna fullfölja påbörjade utredningar.

Vad gäller linjen Falköping–Landeryd anför länsstyrelsen, att för

sträckan Falköping–Ulricehamn torde det inte innebära några mer betydande välfärdsförluster, om persontrafiken läggs ned, under förutsättning att ett väl fungerande bussystem kommer till stånd. För sträckan Ulricehamn–Landeryd är det enligt länsstyrelsen även möjligt att landsvägsledes tillgodose de lokala och regionala trafikbehoven, även om resenärerna i flera fall får förlängda restider. Vissa åtgärder – bl. a. vägupprustningar – bör vidtas, innan trafiken överförs till landsväg. Länsstyrelsen beräknar den samhällsekonomiska besparingen genom en överflyttning av persontrafiken på hela linjen Falköping–Landeryd till storleksordningen 700 000 kr. per år. Linjen ingår bland de åtta bandelar som nedläggningsprövas av regeringen. Prövningen avser persontrafiken.

Om persontrafiken läggs ned på bandelen Gånghester–Ulricehamn, kan enligt länsstyrelsens mening ersättningstrafik med buss av likvärdig standard ordnas. Även här gäller, att viss vägupprustning är nödvändig. Den samhällsekonomiska besparingen vid övergång till landsvägstrafik uppgår enligt länsstyrelsen till endast ca 50 000 kr. per år, beroende bl. a. på behovet av väginvesteringar.

Beträffande den del av linjen Arvika–Bengtsfors–Mellerud som berör länet, framhåller länsstyrelsen i Älvsborgs län, att för trafiken norr om Bengtsfors gäller, att en förbättrad vägstandard bör prioriteras framför en olönsam järnvägstrafik. Överföring av persontrafiken från järnväg till landsväg ger viss samhällsekonomisk besparing och anses möjlig, om vissa i planen närmare angivna åtgärder vidtas. Även länsstyrelsen i Värmlands län kommer fram till en samhällsekonomisk vinst genom överföring av persontrafiken till landsväg. Samtidigt varnar länsstyrelsen för att det finns en stor risk för att de kvantifierbara faktorerna i analysen tillmäts en i förhållande till de icke mätbara faktorerna oskäligt stor tyngd. Frågan om tåg- eller busstrafik på länets trafiksvaga järnvägslinjer får därför inte betraktas enbart som en trafikpolitisk eller trafikekonomisk fråga utan måste ses också i sitt regionalpolitiska sammanhang. Länsstyrelsen framhåller som skäl för bibehållande av persontrafiken på linjen bl. a. den dåliga vägstandarden i området, turistnäringens regionalpolitiska betydelse och de potentiella möjligheter till en kraftig industriell expansion som de norska oljefyndigheterna skapat.

Det förslag till regionalt stomlinjenät som länsstyrelsen i Skaraborgs län lagt fram innebär att nuvarande järnvägsnät i länet bibehålls, alltså även länets trafiksvaga bandelar. För bandelen Gårdsjö–Håkantorp har en företagsekonomisk kostnadsjämförelse gjorts mellan ett järnvägs- och ett bussalternativ. Därvid har länsstyrelsen kommit fram till att järnvägstrafik företagsekonomiskt är ungefär likvärdig med landsvägstrafik. En nedläggning av persontrafiken skulle enligt länsstyrelsen varken innebära företagsekonomiska eller samhällsekonomiska vinster.

En liknande kostnadsjämförelse mellan ett järnvägs- och ett bussalternativ har även gjorts för bandelen Karlsborg–Skövde. Vid ett turutbud med buss av samma storleksordning som turutbudet med tåg vid utredningstill-

fället – 35 dubbelturer per vecka – uppkommer en kostnadsdifferens till landsvägstrafikens förmån på ca 550 000 kr. per år. Länsstyrelsen framhåller, att en nedläggning av persontrafiken skulle med all säkerhet negativt påverka möjligheterna att öka industrisysselsättningen i området, då en ändring av trafikformen lätt uppfattas som ett steg mot total trafiknedläggning. Länsstyrelsen menar därför, att synnerligen starka skäl talar för att persontrafiken bibehålls på bandelen.

Även länsstyrelsen i Värmlands län hävdar, att persontrafiken t. v. bör bibehållas på samtliga de bandelar i länet för vilka alternativa transportlösningar undersökts. Beträffande bandelarna Lesjöfors–Filipstad–Daglösen och Nykroppa–Kristinehamn anförs, att linjerna har stor betydelse för befolkningen och näringslivet i östra Värmland och för tillgången till sysselsättning, service m. m. De negativa konsekvenser som en nedläggning av persontrafiken på bandelarna skulle få anser länsstyrelsen väger upp den samhälleliga vinst om ca 450 000 kr. per år, som en nedläggning skulle ge.

Vad angår bandelen Torsby–Kil påpekar länsstyrelsen att Fryksdalen har föreslagits som primärt turistområde. För att en sådan klassificering skall kunna få någon reell innebörd, måste området enligt länsstyrelsen vara lätt tillgängligt inte bara för privatbilister utan också för kollektivresenärer. Med beaktande av de ekonomiska förutsättningarna – landsvägsalternativets kostnader överstiger järnvägsalternativets med ca 430 000 kr. per år enligt gjord samhällsekonomisk kalkyl – och järnvägens betydelse för i första hand befolkningen och turistnäringen i Fryksdalen anser länsstyrelsen, att en nedläggning av persontrafiken på bandelen inte kan ifrågakomma.

Beträffande bandelen Örebro–Svartå anför länsstyrelsen i Örebro län, att vid en nedläggning av persontrafiken den företagsekonomiska vinsten kan beräknas uppgå till ca 550 000 kr. per år. Länsstyrelsen menar, att en nedläggning av persontrafiken f. n. inte kan anses motiverad, eftersom sannolikheten talar för att ökade samhällskostnader uppkommer om trafiken läggs ned. Härtill kommer planerna på att starta matartrafik till tågen och att se över skolskjutstrafiken.

Den samhällsekonomiska analys av effekterna vid en driftomläggning på linjen Malung–Vansbro–Repbäcken som länsstyrelsen i Kopparbergs län genomfört, utfaller till fördel för fortsatt persontrafik på linjen. Bussalternativet har beräknats bli ca 500 000 kr. dyrare per år. Länsstyrelsen anser också, att bandelen borde kunna betraktas som en förlängningsbana till affärsbanenätet.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län menar – liksom länsstyrelserna i Västernorrlands, Jämtlands och Västerbottens län – rent allmänt, att en mängd psykologiska effekter är förknippade med nedläggning av persontrafiken på en bandel. Bl. a. påverkas sannolikt företagens lokaliseringsval av om det finns tillgång till järnväg eller ej. Vidare ifrågasätter länsstyrelserna mot bakgrund av den rådande resandestrukturen om SJ:s bedömning att inlands-

banan med bibanor inte har något matarvärde kan vara rimlig. Innebörden härav är att en överföring av persontrafiken på dessa banor till landsvägstrafik inte skulle medföra något som helst intäktsbortfall på SJ:s affärsbanenät.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län ifrågasätter om den metod man haft, att använda för att studera effekterna av en nedläggning är helt tillämpbar på en trafikled av inlandsbanans karaktär, vilken delvis berör länet. I stället borde effekterna på inlandsbanan i sin helhet ha studerats. Länsstyrelsen menar sig ha stöd i denna sin uppfattning av det faktum, att trafikpolitiska utredningen fått tilläggsdirektiv att studera inlandsbanans framtida användning.

Beträffande delen Sveg–Mora av inlandsbanan är enligt länsstyrelsens beräkningar kostnadsskillnaden till landsvägstrafikens förmån – ca 100 000 kr. per år – av så begränsad omfattning, att tillräckliga skäl för en överflyttning av persontrafiken från järnväg till landsväg inte föreligger.

Länsstyrelsen i Jämtlands län redovisar i sin trafikplan en samlad bedömning av de delar av inlandsbanan som berör länet. För bandelen Brunflo–Sveg anges en samhällsekonomisk merkostnad av 300 000 kr. per år vid överflyttning av persontrafiken till landsväg bl. a. beroende på en förväntad ökning av resenärernas biljettkostnader, försämrad bekvämlighet och inte minst behov av att inrätta en särskild godsbillinje på sträckan. Länsstyrelsen framhåller att de effekter av en nedläggning som inte kunnat värderas i pengar starkt påverkar de samhällsekonomiska kostnaderna till förmån för ett bibehållande av persontrafiken.

De kalkyler som länsstyrelsen i Gävleborgs län upprättat vad gäller bandelen Ljusdal–Hudiksvall visar, att en omläggning av persontrafiken till landsväg från samhällsekonomisk synpunkt innebär en besparing av storleksordningen 500 000 kr. per år. Länsstyrelsen framhåller också att medan de ekonomiskt mätbara fördelarna med en omläggning är relativt stora, är de icke mätbara effekterna oklara och pekar i varje fall inte särskilt uttalat i någon bestämd riktning. Länsstyrelsen anser därför, att det kan vara en rimlig slutsats, att det ur samhällsekonomisk synvinkel totalt sett är fördelaktigt att övergå till busstrafik på den aktuella sträckan.

Länsstyrelsen understryker emellertid, att från regional och lokal synpunkt kan det konstateras, att vinsterna för samhället vid en omläggning i nuläget ensidigt tillfaller staten. Nackdelarna av en omläggning däremot går lika ensidigt ut över befolkningen i berörda regioner. Då en omläggning av trafiken från järnväg till landsväg enbart innebär nackdelar för länet – bl. a. längre restider, försämrad bekvämlighet och lägre trafiksäkerhet – menar länsstyrelsen, att ett bibehållande av persontrafiken på bandelen Ljusdal–Hudiksvall är den mest ändamålsenliga regionala transportlösningen för befolkningen i norra Hälsingland. Det finns emellertid enligt länsstyrelsen skäl att centralt överväga en överflyttning till landsväg, om de samhällsekonomiska vinsterna av en sådan överflyttning helt eller delvis kan användas för att utveckla ett statsbidragssystem som möjliggör väsentliga taxereduktioner i den regionala busstrafiken.

Beträffande persontrafiken på bandelen Hoting–Forsmo visar länsstyrelsen i Västernorrlands län att järnvägsalternativet blir ca 250 000 kr. dyrare per år än ett jämförbart landsvägsalternativ. Länsstyrelsen menar dock, att om hänsyn tas till de mindreintäkter på SJ:s affärsbanenät som blir en följd av en driftomläggning, blir i stället järnvägsalternativet klart förmånligast. Även länsstyrelsen i Jämtlands län behandlar linjen i sin plan.

I Jämtlands läns trafikplan redovisas vidare en analys av persontrafiken på bandelen Hoting–Östersund. Kalkylen visar att järnvägsalternativet är ca 500 000 kr. dyrare per år. I den samlade bedömning som länsstyrelsen gjort av de delar av inlandsbanan – inkl. bandelen Hoting–Forsmo – som berör länet är kostnaderna för landsvägsalternativet – vad gäller de kvantifierbara kostnaderna – ca 600 000 kr. lägre per år än järnvägsalternativet. I kostnaderna för landsvägsalternativet ingår därvid bl. a. en antagen väsentligt ökad långväga personbilstrafik, försämrad bekvämlighet, ökade biljettkostnader samt behov av att inrätta särskilda godsbillinjer. Sammantaget belastar dessa kostnader landsvägsalternativet med drygt 2 milj. kr. per år. Till de kvantifierbara kostnaderna kommer emellertid även icke kvantifierbara effekter. Således kommer enligt länsstyrelsens bedömning antalet trafikolyckor att öka kraftigt i landsvägsalternativet. Detta har värderats till 700 000 kr. per år, varför landsvägsalternativet totalt blir ca 100 000 kr. dyrare per år för samhällets olika sektorer. Mot bakgrund härav förordar länsstyrelsen, att persontrafiken på inlandsbanan och bandelen Hoting–Forsmo bibehålls.

Länsstyrelsen betonar – liksom länsstyrelsen i Västernorrlands län – även inlandsbanans betydelse från totalförsvarssynpunkt.

Den korta anslutningslinjen Strömsund–Ulriksfors till inlandsbanan behandlas inte separat i trafikplanen utan får sägas ingå i uppgifterna för bandelen Hoting–Östersund.

Den samhällsekonomiska analysen för persontrafiken på de bandelar i Västerbottens län, som undersökts, nämligen Arvidsjaur–Storuman, Storuman–Hoting och Storuman–Hällnäs, visar enligt länsstyrelsens bedömning – vad gäller kvantifierbara faktorer – att landsvägsalternativet är ca 200 000 kr. resp. 400 000 kr. dyrare per år för bandelarna Storuman–Hoting och Storuman–Hällnäs, medan järnvägsalternativet är ca 600 000 kr. dyrare per år beträffande trafiken på bandelen Arvidsjaur–Storuman. Sammantaget för de nämnda tre linjerna blir således de kvantifierbara kostnaderna enligt länsstyrelsens beräkning ungefär lika för järnvägs- och landsvägsalternativet. Därvid har för landsvägsalternativet räknats med bl. a. kostnader för ökad långväga personbilstrafik, sämre bekvämlighet vid bussresor jämfört med resor i motorvagn samt ökade biljettkostnader, vilka tillsammans uppgår till ca 2 milj. kr. per år. Om hänsyn tas till den beräknade ökningen av trafikolyckor vid landsvägsalternativet, vilken av länsstyrelsen värderats till ca 400 000 kr. per år, blir enligt länsstyrelsen järnvägsalternativet

fördelaktigare. Länsstyrelsen framhåller även att inlandsbanan måste ha ett visst matarvärde vad gäller trafiken på SJ:s affärsbanenät, som inte beaktats.

Mot bakgrund av den samhällsekonomiska analysen menar länsstyrelsen, att persontrafiken på inlandsbanan inkl. bandelen Storuman–Hällnäs bör bibehållas. Det är enligt länsstyrelsens uppfattning inte minst viktigt, att persontrafiken på dessa banor får vara kvar till dess att ställning tagits till såväl trafikpolitiska utredningen som till utredningen om regionalt gällande trafikrabatter. Ett beslut rörande sådana rabatter kan enligt länsstyrelsen komma att innebära väsentligt lägre priser för transporttjänster. Därmed kan med största sannolikhet en helt förändrad efterfrågesituation på allmänna kommunikationer och då även på järnvägstransporter uppkomma.

I Västerbottens läns trafikplan redovisas även en mera begränsad analys av alternativa transportlösningar vad gäller persontrafiken på bandelen Arvidsjaur–Jörn. Analysen ger vid handen att kostnaderna för bibehållen järnvägstrafik överstiger kostnaderna för busstrafik med ca 400 000 kr. per år. Länsstyrelsen i Norrbottens län konstaterar för sin del att beslut fattats om förläggning till Arvidsjaur av ett militärt fredsförband. Med hänsyn till i första hand härtill bör enligt länsstyrelsen någon omläggning av persontrafiken till landsväg f. n. inte vara aktuell.

Den samhällsekonomiska kalkyl, som länsstyrelsen i Norrbottens län upprättat för persontrafiken på bandelen Övertorneå–Karungi, visar att landsvägsalternativet medför en årlig mindrekostnad av storleksordningen 300 000 kr. Då landsvägsalternativet även medger en tidtabellsläggning som är bättre anpassad till det regionala resbehovet än dagens järnvägstidtabell, anser länsstyrelsen att persontrafiken på järnväg bör utbytas mot busstrafik. Linjen ingår bland de åtta bandelar som nedläggningsprövas av regeringen. Prövningen avser persontrafiken.

Även persontrafiken på linjen Gällivare–Jokkmokk–Arvidsjaur är föremål för sådan prövning. Den samhällsekonomiska analys som länsstyrelsen genomfört visar att en driftomläggning av persontrafiken från järnväg till landsväg skulle ge en kostnadsminskning på ca 1 milj. kr. per år. På grund härav och med hänsyn till att en övergång till busstrafik också för denna linje kan ge en i förhållande till det regionala resbehovet bättre anpassad tidtabell än nuvarande järnvägstidtabell förordar länsstyrelsen en övergång från järnvägs- till busstrafik.

I den prel. versionen av Norrbottens läns trafikplan redovisas en alternativ trafikuppläggning vad gäller persontrafiken på bandelen Haparanda–Boden. Överarbetningen av planen i samråd med berörda kommuner har resulterat i att länsstyrelsen i den slutliga planen förordar att någon omläggning av trafiken till landsväg inte bör ske i en första omgång. Länsstyrelsen anser emellertid att linjens trafik- och resandestruktur bör följas med uppmärksamhet inom ramen för en rullande regional trafikplanering.

Några länsstyrelser tar i anslutning till sin behandling av de trafiksvaga bandelarna även upp andra hithörande frågor. Sålunda framhåller länsstyrelsen i Kronobergs län, att man fått framställning om att ett återupptagande av den sedan några år nedlagda persontrafiken på linjen Värnamo–Åstorp borde övervägas. Länsstyrelsen föreslår att regeringen låter föranstalta om sådan utredning.

En rad kommuner m. fl. har i särskilda skrivelser till regeringen framfört synpunkter på trafikeringen av de trafiksvaga järnvägslinjerna och på ersättningstrafikens ordnande.

Utformning av regionala linjenät

Anvisningarna

Huvudvikten i förslagen till transportlösningar skall enligt anvisningarna läggas vid den kollektiva trafiken med särskild inriktning på utformningen av ett regionalt stomlinjenät. Planen skall därvid föras fram till en sådan grad av konkretisering att den kan tjäna som underlag för kommunernas planering av den lokala trafikförsörjningen och för diskussioner med trafikföretagen.

Det konkreta förslaget till persontrafikplan – stomlinjenätet – bör enligt anvisningarna utformas på grundval av konstaterade kontakt- och resbehov. Vid utformningen av stomlinjenätet bör följande grundläggande förutsättningar beaktas:

- olika orters funktionella ställning
- orternas befolkningstal och utrustning med olika servicefunktioner
- orternas näringsgeografiska betydelse samt arbets- och bostadsmarknad
- vägnät, järnvägsnät och övriga transportanläggningar
- minimistandard i fråga om antal förbindelser
- regionala och interregionala kontaktbehov.

Vidare anges att trafikuppläggningen bör avvägas med hänsyn till trafikföretagens ekonomiska förutsättningar att bedriva trafiken jämte bidragsmöjligheter – närmast i form av bussbidrag – som kan stå till buds.

Av stomlinjenätet skall framgå antal turer i olika relationer, tidtabellsläggning, anslutningar m. m.

Länsstyrelserna

Länsstyrelserna har som regel följt anvisningarna och redovisat ett stomlinjenät, uppbyggt på det regionala kontaktnätet och motsvarande förbindelsenät. Undantag i detta avseende utgör Stockholms län. Länsstyrelsen där framhåller att de strukturella och organisatoriska förutsättningarna i länet avviker helt från normallänet. Planen upptar därför inte något regionalt

stomlinjenät utan behandlar i stället vissa ekonomiska frågor i avsikt att understryka behovet av statliga insatser för den kollektiva trafiken även i storstadsområdet.

De flesta länsstyrelserna redovisar ett tidtabellslagt stomlinjenät, där varje tur har tidsbestämts. I regel avser stomlinjenätet trafiken under normaldagar, dvs. måndag–fredag. I tre län, Västmanlands, Gävleborgs och Västernorrlands län, har även lördags- och söndagsturernas tider angetts. Övriga trafikplaner anger som regel endast att trafiken under lördagar och söndagar får anpassas till trafikbehoven och att trafikinsatsen då inte behöver vara av samma omfattning som under övriga veckodagar.

Tio länsstyrelser redovisar ett stomlinjenät upptagande endast antalet turer per normaldag i olika relationer utan tidtabellsangivning. Av de kompletterande relationsvisa kommentarerna framgår dock i de flesta fall den ungefärliga tidtabellsläggningen.

Vid detaljutformningen av det regionala stomlinjenätet har länsstyrelserna så långt möjligt sökt beakta bl. a. följande faktorer:

- de generellt uppställda riktpunkterna i fråga om linjesträckning, restid, uppehållstid, tidsmässig förläggning och omstigningar
- den nuvarande trafikförsörjningen och trafikomfattningen
- behovet av anpassning till arbetstider, skoltider och öppethållandetider
- möjligheter till samordning med lokala transporter
- möjligheter till samordning av person-, gods- och posttransporter
- de trafikekonomiska förutsättningarna
- specifika förhållanden i övrigt för varje relation.

Några länsstyrelser framhåller i sina kommentarer svårigheterna att åstadkomma en tidtabellsläggning som tar full hänsyn till dessa skilda faktorer. Således konstaterar länsstyrelsen i Kalmar län, att många regionala förbindelser kräver anknytning till varandra samtidigt som de också skall medge tillfredsställande uppehållstider i målorterna och ibland dessutom utgöra delar i interregionala förbindelselänkar.

En annan svårighet har enligt flera länsstyrelser varit att finna lösningar, som i sig förenar önskemålet om god trafikförsörjning med kravet på en så långt möjligt företagsekonomiskt lönsam trafik.

Länsstyrelsen i Norrbottens län förutsätter för sin del att ett företagsekonomiskt underskott accepteras i den regionala trafiken och att staten tar hela kostnadsansvaret för att upprätthålla det i den regionala trafikplanen angivna turantalet. Den turtäthet som föreslås i den regionala trafikplanen, får enligt länsstyrelsens mening ses som ett uttryck för samhällets ambition att ombesörja trafiken i regionala relationer på ett tillfredsställande sätt. Kravet på att staten skall garantera såväl nuvarande som i planerna föreslaget turutbud, framförs också av länsstyrelserna i Örebro, Västmanlands och Västerbottens län.

Några länsstyrelser framhåller att det inte varit möjligt att i full utsträck-

ning tillgodose alla olika önskemål. Länsstyrelsen i Malmöhus län anför exempelvis att kvällsförbindelser för nöjes- och besöksresor saknas i vissa relationer, där bl. a. kommuner uttryckt önskemål härom. Eftersom trafikunderlaget för sådana turer oftast har visat sig vara svagt och ett tillgodoseende av önskemålen skulle ha inneburit ett ökat antal turer på linjer med redan tidigare stora ekonomiska underskott, har länsstyrelsen ansett att ev. uppfyllande av dessa önskemål måste bli beroende av en mer ingående undersökning. Länsstyrelsen i Jämtlands län framhåller att arbetsresor med de regionala kollektiva färdmedlen inom länet i de flesta relationer måste bedömas som mindre realistiska med hänsyn till de förhållandevis stora avstånden mellan länets regionala orter.

Länsstyrelsen i Jönköpings län anser att det presenterade stomlinjenätet endast kan betraktas som ett principförslag vad gäller trafikuppläggningen. Det är enligt länsstyrelsens mening knappast möjligt att redan till första trafikåret i sin helhet genomföra de trafiklösningar som föreslås. Liknande synpunkter framförs av länsstyrelsen i Kristianstads län, som även framhåller att trafikplanen ständigt måste anpassas till nya krav och erfarenheter.

Några länsstyrelser, bl. a. i Skaraborgs och Kronobergs län, framhåller att det vid uppgörande av de regionala stomlinjenäten inte varit möjligt att föreslå några mer genomgripande förändringar av den nuvarande kollektiva persontransportförsörjningen och att i en fortsatt planering en vidareutveckling och en anpassning till bl. a. ändrade förutsättningar i olika avseenden bör komma till stånd. Liknande synpunkter framförs av länsstyrelsen i Västerbottens län som även framhåller att det turantal som anges i planen är att betrakta som en minimimålsättning.

Sammanfattningsvis kan konstateras att länsstyrelserna vid utformningen av de regionala stomlinjenäten sökt eliminera eller reducera de brister i länens kollektiva persontrafikförsörjning som framkommit under arbetet med den regionala trafikplaneringen. De förbättringar som kan erhållas med de föreslagna stomlinjenäten har av några länsstyrelser sammanfattats i bl. a. följande punkter:

- den samordnade trafikuppläggningen medför att turerna bättre kan anpassas till de faktiska resbehoven
- nya snabba förbindelser inrättas eller tryggas
- restiderna reduceras
- anslutning mellan olika linjer och turer förbättras
- turer framförs på ändrade vägsträckningar för att bättre tillgodose de totala krav som ställs på trafikapparaten
- kommunerna får ett samlat underlag för sin lokala trafikplanering.

Övriga frågor

Anvisningarna

I anvisningarna framhålls bl. a. att i de fall förslagen till stomlinjenät innebär att persontrafik flyttas från järnväg till landsväg kan särskild uppmärksamhet behöva ägnas den lokala trafiken.

Vidare betonas vikten av att möjligheterna till samordning redovisas. Det gäller samordning av verksamheten såväl mellan trafikutövare i regional trafik, som med lokal och interregional trafik samt med gods- och posttransporter liksom möjligheterna till utvidgat samarbete trafikföretagen emellan vad avser terminal- och servicefrågor samt biljett- och taxefrågor m. m.

I fråga om den interregionala trafiken anges att länsstyrelserna, utöver tidigare behandlad avvägning mellan olika trafikmedel, även skall redovisa förslag till anknytning och transportlösningar.

Anvisningarna anger även att den regionala trafikplanen vid behov skall omfatta beställningstrafiken och de uppgifter som lämpligen bör ankomma på denna samt att de ekonomiska frågorna i den regionala busstrafiken skall behandlas i ett särskilt avsnitt. I detta avsnitt kan bl. a. redovisas behovet av stöd till olönsam trafik på grundval av gällande bidragsbestämmelser.

Vidare anges i anvisningarna att länsstyrelserna förutsätts hålla fortlöpande kontakter med bl. a. kommuner och trafikföretag under planeringsarbetets gång och beaktar de synpunkter som därvid framkommer.

Länsstyrelserna

De regionala trafikplanerna behandlar endast i ringa utsträckning ev. åtgärder i fråga om den lokala trafiken vid överflyttning av persontrafik från järnväg till landsväg. Enligt länsstyrelserna får dessa frågor behandlas inom ramen för det samråd som bör äga rum med kommunerna inför en järnvägsnedläggning. Länsstyrelsen i Norrbottens län redovisar emellertid ett principförslag till hur den mer lokalt betonade trafiken längs linjen Haparanda–Boden borde utformas vid en ev. överflyttning av linjens persontrafik till landsväg. Frågan är i detta fall av särskilt intresse, eftersom parallellväg till järnvägslinjen saknas helt och långtgående ingrepp i de lokala trafikplanerna måste vidtagas vid en överflyttning av persontrafiken till landsväg.

De flesta länsstyrelserna behandlar utförligt samordnings- och andra trafikorganisatoriska frågor. Länsstyrelserna framhåller därvid allmänt, att även om en viss samordning redan föreligger är ytterligare sådan både önskvärd och nödvändig.

Länsstyrelserna i norrlandslänen pekar särskilt på den splittrade ägarstrukturen inom busstrafiken. Länsstyrelsen i Norrbottens län uppger t. ex. att linjetrafiken med buss i länet är uppdelad på ca 120 trafikföretag, varav 18 bedriver trafik av regional karaktär, och att länets ca 425 taxibilar är fördelade

på ca 360 olika tillståndshavare. Enligt länsstyrelsen framstår det mot bakgrund av den splittrade trafik- och ägarstrukturen som synnerligen angeläget att det redan existerande samarbetet mellan trafikföretagen fördjupas.

Länsstyrelsen i Uppsala län anför, att det bl. a. med hänsyn till resenärernas bekvämlighet är viktigt att en samordning mellan trafikföretagen kan åstadkommas genom överenskommelse om genomgående trafik på sådana sträckor där trafikutövarnas trafiktillstånd sammantagna täcker hela sträckan, men där den enskilde trafikutövaren endast har trafiktillstånd på viss delsträcka. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län framför liknande synpunkter men säger samtidigt, att allmänt bör gälla, att samordningen mellan företag inte får drivas därhän att konkurrenseffekterna försvinner.

Flera länsstyrelser, bl. a. i Kalmar län, föreslår att genomgående busstrafik bör ordnas i vissa mer långväga relationer, i första hand för att därmed öka resans bekvämlighet för trafikanterna.

Även länsstyrelsen i Östergötlands län berör frågor om samordning och huvudmannaskap och meddelar sin avsikt att diskutera dessa frågor med landstinget. Länsstyrelsen i Jönköpings län menar däremot, att inga förändringar bör vidtas i den nuvarande organisationsstrukturen, förrän huvudmannaskapsfrågan för lokal och regional trafik har lösts i samband med utredningen om regionalt gällande trafikrabatter.

Länsstyrelsen i Blekinge län tar upp frågan om förekomsten av förbud för bussar i viss trafik att ta upp passagerare på vissa vägsträckor, s. k. upptagningsförbud. Länsstyrelsen anser att trafiktillstånden inte bör innehålla sådana förbud vilka förhindrar ett effektivt utnyttjande av resurserna och är till men för resenärerna.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län anser att bestämmelserna rörande tillståndsgivningen bör ses över mot bakgrund av det ökade planeringsansvar som kommunerna fått utöver sitt tidigare ekonomiska ansvar för den lokala trafiken.

Flera länsstyrelser, bl. a. i Älvsborgs och Västernorrlands län, pekar på problem och svårigheter med den tidtabellsmässiga samordningen mellan å ena sidan regional trafik samt å andra sidan lokal och interregional trafik. Det har i praktiken ofta visat sig svårt att tillgodose olika krav och önskemål, exempelvis på grund av låg turtäthet. Avvägningen har i sådana fall fått göras inom ramen för vad som bedömts rimligt med hänsyn till mest uttalade transportönskemål och strävan att uppnå en tillfredsställande transportförsörjning.

Vad gäller samordningen med järnvägstrafiken framhåller länsstyrelsen i Värmlands län, att trafiken på det ersättningsberättigade nätet i huvudsak har regional och i någon mån lokal betydelse samt fungerar som matartrafik till affärsbanenätet. Med tanke härpå anser länsstyrelsen, att goda möjligheter borde finnas för ett utökat samråd mellan länsstyrelsen och SJ vid tidtabellsläggningen av denna trafik. Liknande synpunkter framförs av länsstyrelsen i

Jämtlands län som även anser att samråd bör ske ifråga om tidtabellsläggningen på affärsbanenätet.

Samordningen med gods- och posttransporter har i flertalet län kunnat lösas tillfredsställande. Länsstyrelsen i Örebro län hävdar dock, att tidskrävande postservice av typ brevlådetömning bör kunna slopas utan alltför stora ekonomiska avbräck för trafikutövaren. Restidsvinsterna kommer nämligen i dessa fall att vara klart mätbara. Länsstyrelsen i Västmanlands län anser emellertid för sin del att även en omfattande postservice, bl. a. av typ brevlådetömning, utan större olägenheter för reshastigheten bör kunna utföras även fortsättningsvis. Länsstyrelsen i Kopparbergs län framhåller att någon samordning med andra transportbehov knappast kan komma i fråga på de regionala turer där höga krav ställs på snabba och tidsanpassade persontransporter. Det gäller i första hand arbets- och utbildningsresor men även terminalresor för anknytning till det mellanregionala transportnätet medan i övrigt möjligheter torde föreligga för en samordning.

Beträffande taxesamordning framhålls allmänt att det är angeläget med en genomgående prisberäkning för de i planerna ingående regionala landsvägslinjerna, även om flera trafikföretag ombesörjer trafiken. Länsstyrelsen i Jönköpings län framhåller att en sådan prisberäkning inte enbart bör gälla för landsvägslinjerna utan även för de regionala järnvägslinjerna. Länsstyrelsen i Uppsala län menar, att samordningen av taxorna kan lösas genom att länsstyrelsen fastställer en s. k. länstaxa. Innan diskussioner tas upp med trafikföretagen om införandet av en sådan taxa, bör dock enligt länsstyrelsens uppfattning förslag från periodkortsutredningen avvaktas.

Länsstyrelsen i Gotlands län har tagit upp de speciella taxeproblem som är förknippade med persontransporter till och från fastlandet och utvecklar närmare ett förslag till lösning på kort sikt av taxefrågan för färjetrafiken. För att erhålla en reskostnad mellan Gotland och fastlandet, som är jämförbar med de reskostnader andra regioninvånare har för motsvarande resavstånd, erfordras enligt länsstyrelsen i princip en taxesättning som tar hänsyn till kostnadsbilden för de alternativa transportmedel som står till förfogande för en resa på fastlandet. Beträffande taxesättningen för flyget anses den böra motsvara SJ:s taxa i 1-klass.

För att befolkning och näringsliv skall kunna erbjudas en tillfredsställande interregional transportförsörjning är det enligt i stort sett samtliga länsstyrelser av stor betydelse att olika former av transportlösningar kan erbjudas. Länsstyrelsen i Norrbottens län understryker särskilt betydelsen av att en sådan trafikuppläggning eftersträvas som kan minimera olägenheterna med långa resavstånd mellan primära centra som har kontaktbehov med varandra. Länsstyrelsen framhåller vidare nödvändigheten av att behovet av snabba transporter beaktas. Denna uppfattning delas av flera länsstyrelser, bl. a. i Östergötlands, Kronobergs, Kristianstads och Värmlands län. Länsstyrelsen i Jämtlands län anför liknande synpunkter men framhåller också, att det är nödvändigt att de interregionala transporterna blir

föremål för en riksövergripande planering. Länsstyrelsen anser vidare, att varje befintligt trafikmedel bör ges möjlighet att utvecklas efter sina särskilda förutsättningar. Därigenom kan befolkningens och näringslivets olika krav på snabbhet, bekvämlighet och kostnader tillgodoses.

Länsstyrelsen i Västerbottens län framhåller betydelsen av att det interregionala nätet kan nås smidigt och bekvämt och att detta förutsätter bl. a. en tidsmässig samordning med det regionala nätet och de olika transportmedlen. Länsstyrelserna i Södermanlands och Västmanlands län ger uttryck för samma uppfattning men framhåller också, att brister i samordningen oftast inte är beroende av bristande kapacitet utan hänger snarare samman med otillräckligt genomtänkt tidtabellsläggning och då i första hand av den regionala anslutningstrafiken.

Vad gäller speciellt flygförbindelser framhåller länsstyrelsen i Västmanlands län, att det för länet är väsentligt angelägnare med en daglig högfrekvent kollektiv markförbindelse med Arlanda än med trafik till och från eget flygfält. Länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala och Örebro län understryker behovet av en expressbussförbindelse Örebro–Köping–Västerås–Arlanda.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län framhåller att nuvarande uppläggning av inrikesflyget medför att resande till och från länet i flera relationer tvingas mellanlanda i Stockholm med ibland långa uppehåll. Det anses därför angeläget att fler direkta förbindelser upprättas med andra primära centra i landet. Sundsvall/Härnösands flygplats skulle därvid kunna utgöra knutpunkt för trafiken till och från de fyra nordligaste länen. Samma synpunkter redovisas av länsstyrelsen i Jämtlands län. Länsstyrelsen i Norrbottens län menar emellertid, att för länets del måste anknytning till Malmö och Göteborg ske på Arlanda beroende på att under överskådlig tid underlaget sannolikt endast medger en daglig direktförbindelse med Stockholmsområdet.

Flertalet av länsstyrelserna i de län som blir direkt berörda av en nedläggning av Brommas inrikesflyg framhåller, att fortsatt flygtrafik på Bromma ter sig som angeläget. Sådana synpunkter framförs av länsstyrelserna i Kronobergs, Kalmar, Kristianstads och Hallands län. Å andra sidan menar länsstyrelsen i Gotlands län att kontaktmöjligheterna med vissa regioner i landet är bristfälliga på grund av att inrikestrafiken är uppdelad på Bromma och Arlanda. Länsstyrelsen i Värmlands län framför liknande synpunkter.

Beträffande den interregionala järnvägstrafiken understryker bl. a. länsstyrelserna i Kalmar och Blekinge län den stora betydelse en utbyggd järnvägstrafik har för ett läns kollektiva trafikförsörjning. Liknande synpunkter framför länsstyrelsen i Stockholms län, som menar att en lämplig utbyggnad kan vara att införa expresspendeltrafik av typ Östgötapendeln med entimmes intervaller mellan Stockholm och närliggande orter. Länsstyrelsen i Skaraborgs län lämnar en rad förslag till förbättrade järnvägsförbin-

delser till och från länet.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län betonar också den interregionala järnvägstrafikens betydelse och framhåller det angelägna i att dagliga förbindelser med tåg till framför allt primära centra även fortsättningsvis kan säkerställas.

Vid sidan om de interregionala flyg- och tågförbindelserna finns enligt i princip alla länsstyrelser också behov av en långväga busstrafik. Framför allt gäller detta vid veckosluten. För norrlandslänen föreligger i första hand behov av sådan trafik till och från Stockholm samt längs norrlandskusten. I övrigt kan länsstyrelsernas uppfattning sägas vara att veckoslutstrafik bör förekomma inom triangeln Stockholm–Göteborg–Malmö. Behov av daglig snabbusstrafik vad gäller s. k. tvärförbindelser där bussen ger kortare restider än tåget, redovisas främst av några länsstyrelser i södra Sverige bl. a. i Kalmar, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus och Älvsborgs län. Det gäller framför allt förbindelser mellan å ena sidan Blekinge och Kalmar län och å den andra Kristianstads- och Malmöregionerna samt Borås, Jönköping och Norrköping/Linköping.

Vad gäller beställningstrafiken konstaterar länsstyrelserna generellt att behovet av sådan trafik är väl tillgodosett utifrån fastställda krav. Önskemål finns dock i några fall om en högre servicegrad och att gemensamma beställningscentraler ordnas i de kommuncentra, där så ännu inte skett.

De flesta länsstyrelserna berör även de ekonomiska frågorna. Någon samlad bild av behovet av stöd till den regionala busstrafiken går emellertid inte att få på basis av trafikplanerna. Länsstyrelserna anger att en slutlig avvägning får ske vid detaljutformningen av trafikplanen med hänsyn till trafikbehov, förväntad kostnadstäckningsgrad och de medel som kan stå till förfogande för att stödja olönsam trafik.

Några av de länsstyrelser som haft att redovisa effekterna av en överflyttning av trafik från järnväg till landsväg har även angett på vilket sätt statens bidrag till de olika trafikformerna kan påverkas. Det framgår därvid klart att anspråken på statligt stöd reduceras väsentligt vid övergång till landsvägstrafik. Som exempel kan nämnas länsstyrelsen i Norrbottens län, som anger att en nedläggning av persontrafiken enligt förslag i trafikplanen på viss sikt reducerar driftersättningen till SJ med ett belopp av storleksordningen 4 milj. kr. per år, vilket kan jämföras med ett totalt underskott för hela länets landsvägstrafik uppgående överslagsmässigt till storleksordningen 1,5–2 milj. kr. per år. Trots att det föreslagna stomlinjenätet ger en totalt sett bättre trafikförsörjning i länet reduceras alltså i hög grad behovet av statligt bidrag.

Några länsstyrelser framhåller i sammanhanget vikten av att staten tar hela ansvaret för det ökade underskott i landsvägstrafiken som kan bli en följd av trafikomläggningar från järnväg till landsväg.

Godstrafik

Av naturliga skäl har länsstyrelsernas arbete med godstransportplaneringen fått en mer principiell och översiktlig inriktning än arbetet med persontransportplanen. Huvudvikten har lagts vid utformningen av ett funktionellt transportsystem för såväl styckegods som parti- och massgods samt klarläggande av vilka krav dessa olika slag av transporter ställer på terminaler och trafikleder. På grundval av företagna inventeringar och beräkningar av utbud och efterfrågan på godstransporttjänster, preciseringar av målen och analyser av bristerna i nuvarande transportförsörjning har länsstyrelserna i sina resp. godstransportplaner givit rekommendationer och lämnat förslag till åtgärder både på längre och kortare sikt.

Målsättning och principer för transportförsörjningen

Som allmän målsättning för godstransportplaneringen har gällt att i rimlig utsträckning tillgodose förekommande och beräknade framtida transportbehov genom så rationella och ekonomiska lösningar som möjligt. Med hänsyn bl. a. till att mera genomgripande förändringar av transportapparaten – särskilt när det gäller de fasta trafikanläggningarna för vilka samhället har huvudansvaret – inte kan ske annat än på längre sikt, har en utgångspunkt för planeringen varit att medverka till ett effektivt utnyttjande av befintliga trafikanläggningar av olika slag, bl. a. genom att understödja en samordning av terminalutbyggnaderna och en kanalisering av trafiken till vissa leder.

Anvisningarna

Det är enligt anvisningarna angeläget att godstransportplanen utgår från dels det mera kortsiktiga, dels det mera långsiktiga perspektivet så att den regionala trafikplaneringen kan fylla sin uppgift att ge realistiska utgångspunkter för olika statliga myndigheters och kommunala organs planering och i förekommande fall statsmakternas ställningstaganden.

Begreppet tillfredsställande transportförsörjning bör behandlas utifrån en kartläggning av transportkundernas aktuella och framtida behov av transporter och transportlösningar samt av utvecklingstendenser inom olika delar av godstransportsektorn.

Vid behandlingen av transportsystemet bör olika slag av transporter och transportbehov särbehandlas. Massgodstransporter, t. ex. malm- och rundvirkestransporter liksom vissa partigodstransporter ställer genom sin stora omfattning särskilda krav på transportsystemet, främst trafiklederna. Vid styckegodstransporter och andra partigodstransporter måste andra faktorer, t. ex. terminaler, linjesträckningen, turtäthet och transporttider beaktas.

Vad gäller mass- och partigodstransporter bör utförligt behandlas de krav som dessa ställer i fråga om trafikledernas och hamnarnas dimensionering

och lokalisering. Det är därvid önskvärt att, med utgångspunkt i redan befintliga anläggningar, utveckla ett sammanbundet regionalt stomnät av trafikleder för mass- och partigodstransporter i transportintensiva relationer, vilket ansluter till de interregionala – och i förekommande fall de internationella – trafiklederna. Vid uppbyggandet av ett sådant nät måste hänsyn tas till de aktuella och förväntade transportbehoven, de olika trafikmedlens speciella förutsättningar samt de samhällsekonomiska kostnaderna.

I relationer med betydande landtransportvolymer bör därvid i princip eftersträvas tillgång till järnväg upplåten för 20 tons axeltryck och/eller vägar upplåtna för trafik med 10/16 tons axel-/boggietryck under normala förhållanden.

En utgångspunkt för diskussionen rörande principerna för styckegodsterminalerna är att ett väl utbyggt terminalsystem möjliggör en samordning i olika avseenden mellan olika transportmedel och olika transportföretag. Kravet på samordning innebär att på sikt en samlokalisering av styckegodsterminaler för olika transportmedel bör eftersträvas. Terminalerna skall utgöra centra i de olika linjenät för godstransporter som erfordras till olika delar av regionen och till övriga delar av landet.

Det är angeläget att transportsystemet utformas med anknytning till de orter som från transport-, näringslivs- och regionalpolitiska synpunkter har goda utvecklingsmöjligheter. Härvid har det befunnits lämpligt att införa beteckningarna primärt, sekundärt och tertiärt t r a n s p o r t c e n t r u m. Överväganden i fråga om lokaliseringen bör i princip utgå från den av riksdagen beslutade ortsgrupperingen (prop. 1972:111). Genom att övriga orter anknyts till olika transportcentra kan även de erhålla en god transportförsörjning.

I varje trafikregion som består av ett eller flera län bör finnas ett primärt transportcentrum som bör vara huvudorten för regionens godshantering. I detta skall olika, för godstransporter viktiga, trafikleder sammanstråla. I ett primärt transportcentrum bör finnas terminaler för järnvägs-, lastbils- och – där så är möjligt – fartygstrafik. Vidare bör, där godsunderlaget motiverar det, även hantering av flyggods vara möjlig. I ett primärt transportcentrum bör utöver styckegods även enhetslaster samt mass- och partigods kunna hanteras. Vid de olika terminalerna bör finnas utrustning för hantering av såväl styckegods som större och tyngre sändningar.

Det är av vikt att bedömningen sker samordnat för län som ingår i samma trafikregion. Vid bestämningen av primära transportcentra måste stor hänsyn tas till de olika trafikföretagens redan gjorda investeringar samt till trafikledssystemets uppbyggnad.

Ett sekundärt transportcentrum skall betjäna förutom den egna kommunen, som förutsätts ha förhållandevis stor godsomsättning, även vid behov en eller flera angränsande kommuner. I ett sekundärt transportcentrum bör finnas terminaler för järnvägs- och/eller lastbilstrafik, vilka lämpligen skall vara utrustade med truckar och kranar. Underlaget för omlastning av

styckegods i ett sekundärt transportcentrum förutsätts vara så stort att ett eller flera trafikföretag kan driva egna terminaler. Vidare skall där en samordning kunna ske av transporterna mellan olika transportmedel.

Ett tertiärt transportcentrum skall i princip endast betjäna orter inom den egna kommunen. I ett tertiärt transportcentrum bör finnas minst ett bemannat ut- och inlämningsställe för styckegods.

När det gäller trafikuppläggningen bör primärt transportcentrum, för i första hand styckegodstrafiken, ha dagliga direkta reguljära transportförbindelser med regionens sekundära centra. Dagliga förbindelser bör på sikt även finnas med landets övriga primära transportcentra. När det gäller förbindelserna med tertiära transportcentra bör dagliga förbindelser eftersträvas, men kan reduceras till förbindelser två à tre dagar i veckan om godsunderlaget är begränsat.

Länsstyrelserna

Länsstyrelsernas målsättningar för godstransportförsörjningen sammanfaller i huvudsak med vad som sägs i anvisningarna. Således påpekar exempelvis länsstyrelsen i Kalmar län på att samhället skall tillhandahålla transportanläggningar i sådan utsträckning att transportefterfrågan kan tillgodoses på ett effektivt sätt med beaktande av tillgängliga resurser. Mot bakgrund av de stora anspråk som ställs på transportapparaten är det enligt länsstyrelsens mening angeläget att investeringar och drift utformas och prioriteras på ett planmässigt sätt så att ett så effektivt resursutnyttjande som möjligt uppnås.

Även flera andra länsstyrelser, bl. a. länsstyrelserna i Älvsborgs, Blekinge och Kristianstads län, framhåller det angelägna i att godstransportplaneringen på kort sikt främst inriktas på att uppnå ett effektivt utnyttjande av tillgängliga resurser i form av t. ex. terminalanläggningar. Planerna bör emellertid också, vilket bl. a. länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län framhåller, kunna tjäna som ett allmänt underlag för den investerings- och transportplanering som bedrivs av olika myndigheter, transportföretag m. fl. samt utgöra ett underlag för den fysiska och ekonomiska översiktsplaneringen.

I samtliga planer har mass- och partigodstransporterna å ena sidan och styckegodstransporterna å andra sidan särbehandlats med hänsyn till de skilda krav på transportsystemet dessa olika typer av transporter ställer.

Flera länsstyrelser formulerar särskilda krav på resp. läns trafikleder. Den i anvisningarna rekommenderade målsättningen att axel/boggitrycket skall vara 10/16 ton på vägar och broar med ett godsflöde överstigande 100 000 ton per år vill bl. a. länsstyrelsen i Älvsborgs län utsträcka till alla vägar av större vikt för jord- och skogsbrukets transporter. Även länsstyrelsen i Jämtlands län anser det nödvändigt att kräva en fullgod bärighet på vägar av betydelse

för de areella näringarna även om dessa vägar har relativt små sammanlagda godsvolymer.

Även vad gäller järnvägssystemet uppställs särskilda krav. Enligt länsstyrelserna i Västernorrlands och Blekinge län bör det i viktigare transportrelationer finnas tillgång till järnväg upplåten för 20 tons axeltryck.

I några planer formuleras också särskilda krav i fråga om fartygstrafiken. Enligt trafikplanen för t. ex. Älvsborgs län bör samtliga länets hamnar kunna ta emot fartyg som kan passera genom Trollhätte kanal, dvs. fartyg på upp till 3 500 ton dw. Även länsstyrelsen i Gotlands län ställer upp särskilda krav för att i länets hamnar kunna hantera fartyg av olika storlek.

När det gäller styckegodstrafiken framhåller flera länsstyrelser vikten av ett väl utbyggt terminalsystem i syfte att samordna transporterna mellan olika transportmedel och olika transportföretag. Önskemål om att i framtiden få till stånd en samlokalisering av lastbils- och järnvägsterminaler framförs av t. ex. länsstyrelsen i Blekinge län. Även länsstyrelsen i Skaraborgs län framhåller vikten av att länets kommuner bör ha en mark- och planberedskap som möjliggör en samordning av terminalområdena.

Samtliga länsstyrelser redovisar i sina planer en indelning av resp. läns kommuncentra i olika typer av transportcentra. Länsstyrelserna har härvid i princip följt de klassificeringsprinciper som anges i anvisningarna.

När det gäller trafikuppläggningen anser flertalet länsstyrelser att det i princip bör finnas dagliga förbindelser dels inom länet mellan länets huvudort och övriga kommuncentra, dels mellan länet och landets primära transportcentra. Länsstyrelsen i Kopparbergs län framhåller att ett minimikrav för linjetrafikservicen bör vara att varje in- och utlämningsställe för gods har dagliga förbindelser med regionens primära godstransportcentrum.

Länsstyrelsen i Gotlands län anser att trafikuppläggningen för styckegodstrafiken, förutom dagliga förbindelser mellan Visby och landets övriga primära transportcentra, bör innefatta dagliga direkta transportförbindelser mellan Visby och olika lokala transportcentra i länet. Länsstyrelsen framhåller vidare, liksom länsstyrelsen i Västmanlands län, behovet i vissa fall av s. k. tvärförbindelser, dvs. direkta förbindelser mellan närbelägna orter på samma funktionella nivå.

Efterfrågan på transporter

Anvisningarna

Med hänsyn till de delvis mycket långsiktiga effekter som är förknippade med åtgärder inom trafiksektorn och den långsiktiga karaktären av godstransportplaneringen är det enligt anvisningarna av stor vikt att som underlag för planeringen söka bedöma den framtida utvecklingen av efterfrågan på godstransporter och de kvalitativa och kvantitativa krav som kan komma att ställas på transportapparaten. Denna bedömning bör begränsas till den tid

som med någon grad av säkerhet kan överblickas.

Analyser bör göras av utvecklingen av efterfrågan på godstransporter, dels mer generellt för länet som helhet, dels för varje kommun. Hänsyn bör därvid enligt anvisningarna tas till bl. a. den förväntade utvecklingen av näringsliv, bebyggelsestruktur och befolkning. Bedömningen av godstransporternas storlek och inrikting bör i övrigt grundas på material som redovisats i inventeringsdelen, såsom industriproduktionens storlek, godsflödena som de framkommit ur olika enkäter, resultat av olika branschstudier etc. Genom en sammanvägning av de nuvarande flödenas storlek och näringslivets utveckling bör i översiktlig form en skattning av de framtida godsvolymerna kunna göras. I den mån tillgängligt material möjliggör en längre gående uppdelning bör enskilda varuslag behandlas var för sig och transporternas geografiska inriktning redovisas.

Utöver nu nämnda förhållanden bör en analys göras av de framtida kvalitativa krav som kan komma att ställas på transportsystemet för att tillgodose transportbehovet inom samt från och till regionen. Härvid bör med utgångspunkt i de regionala förhållandena behandlas bl. a. behoven av sådana transportlösningar som medger flexibla, snabba och effektiva transporter. Även problem sammanhängande med ökad förädling av olika produkter, varav kan följa behov av mer frekventa transporter – vilket i sin tur kan öka behovet av samordnade transporter – bör uppmärksammas.

För mass- och partigodset bör analysen främst inriktas på behovet av sjö- resp. landtransporter samt, om möjligt, bedömningar göras rörande resp. trafikmedels andel.

Länsstyrelserna

Som underlag för länsstyrelsernas kartläggning av det förväntade behovet av godstransporter ligger i flertalet godstrafikplaner en redovisning av de nuvarande godstransporternas omfattning och inriktning. I regel grundas denna beskrivning på genomförda enkäter till företag inom industri, handel m. m. samt på officiell transportstatistik.

I planerna redovisas godstransporterna till, från och inom länen fördelade på såväl varugrupper som transportmedel. Härigenom erhålls för varje län en bild av konkurrensförhållanden mellan olika transportmedel i olika relationer och för olika varugrupper. I många planer redovisas också godstransportsystemets nuvarande uppbyggnad.

Till grund för länsstyrelsernas bedömningar av den framtida utvecklingen av godstransporterna ligger i de flesta fall en analys av de faktorer som inverkar på utvecklingen av transportefterfrågan, bl. a. näringsliv och bebyggelsestruktur, befolkning, produktions- och konsumtionsmönster och marknadernas lokalisering.

Som exempel på tillämpningen av denna prognosmetodik kan tas godstrafikplanerna för de båda försökslänen Östergötlands och Norrbottens län.

Prognoserna för försökslänen syftar till att skatta de transporterade godsvolymerna åren 1980 och 1990. Till grund för antaganden om utvecklingen av de transporterade volymerna ligger i första hand en bedömning av länens framtida produktions- och konsumtionstillväxt med en uppdelning på 14 varugrupper.

Externt gjorda bedömningar av produktions- och konsumtionsutvecklingen för perioden 1970–1980 har för vissa varugrupper funnits tillgängliga men i allmänhet har interna prognoser måst göras, varvid resultat från enkäter och företagsbesök utnyttjats liksom ev. tillgängliga riksprognoser.

När det gäller perioden 1980–1990 har i brist på mer detaljerat prognosmaterial och med hänsyn till den osäkerhet som vidlåder föreliggande allmänna bedömningar för en så avlägsen period, i regel antagits samma volymmässiga ökningstakt av produktionen och konsumtionen av olika varor som under perioden 1970–1980. Undantag härifrån finns dock, exempelvis där råvarutillgången kan utgöra en restriktion.

Med hjälp av de nämnda produktions- och konsumtionsprognoserna har transportvolymerna såväl inom som till och från länen skattats. Härvid har för olika varuslag skilda metoder tillämpats. I planerna redovisas även prognoser över transporterna mellan de olika kommunerna i resp. län fördelat på olika varuslag.

I flera andra län, t. ex. Stockholms, Gotlands, Älvsborgs och Skaraborgs län har en liknande metodik använts vid utarbetandet av prognoser över de framtida godstransporterna. Av tidsskäl har dock prognoserna i flertalet fall fått göras mera översiktliga än i försökslänen.

Mot bakgrund av att samtliga länsstyrelser inte haft tillräckligt underlagsmaterial för att i kvantitativa termer kunna bedöma den framtida godstransportutvecklingen har dock prognoserna i vissa län fått ersättas med mer allmänna bedömningar av transportbehovens sannolika utveckling inom olika näringsgrenar. I Jönköpings län har exempelvis på grundval av bl. a. en enkät vissa allmänna prognoser kunnat uppställas. Dessa pekar på en ökning av transportbehoven under hela 1970-talet men utvecklingstendenserna varierar dock enligt länsstyrelsen mellan olika näringsgrenar.

I flera trafikplaner ägnas uppmärksamhet åt den tänkbara utvecklingen av de kvalitativa kraven på godstransporterna. Som exempel kan nämnas trafikplanen för Värmlands län där försök gjorts att bedöma utvecklingen inom industriproduktionen mot allt mer förädlade produkter. Denna utveckling beräknas komma att medföra ökade krav på snabba, frekventa och säkra transporter. I övrigt framhålls i exempelvis trafikplanen för Västernorrlands län de ökade krav på snabb och rationell godshantering inom sjöfarten som blir en följd av fartygens ökade storlek och kravet på kortare liggtider i hamnarna.

Brister i nuvarande transportförsörjning

Anvisningarna

Enligt anvisningarna skall i godstrafikplanerna analyseras de brister som eventuellt finns i nuvarande trafikförsörjning. Dessa kan avse trafikleder och terminaler, kapaciteten hos vissa transportmedel, transportförhållanden under vissa årstider, godshanteringsformer etc.

Länsstyrelserna

Flertalet länsstyrelser har funnit att den nuvarande godstransportförsörjningen i stort sett är tillfredsställande med hänsyn till uppställda mål och till de transportbehov som föreligger och som kan förväntas i framtiden. Detta understryks bl. a. av vad som framkommit vid företagna enkäter hos godstransportkunder i länen och av erfarenheter erhållna vid kontakter i övrigt med representanter för näringsliv och transportföretag.

Länsstyrelserna påtalar dock vissa brister i det nuvarande godstransportsystemet. Således framhåller exempelvis länsstyrelsen i Uppsala län att linje- och kretstrafiken med lastbil ofta löper parallellt i vissa relationer, vilket medför ett orationellt utnyttjande av fordonen, samtidigt som målsättningarna beträffande turtätheten inte är uppfyllda i andra relationer. Även andra länsstyrelser pekar på fall av orationellt utnyttjande av terminaler och fordon. I stor utsträckning sammanhänger dessa brister enligt länsstyrelserna med en otillräcklig samordning mellan olika transportföretag och mellan olika transportmedel.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län framhåller även att terminalanläggningarnas spridda lokalisering medför svårigheter att rationellt ordna tillfartsvägar till terminalområdena.

Flera länsstyrelser, bl. a. i Malmöhus, Blekinge och Västmanlands län, pekar även på samordningsproblem beträffande sjöfarten och framhåller vikten av att hamnverksamheten samordnas i större utsträckning än vad som f. n. sker.

Brister i fråga om vägars och broars bärighet påtalas av ett flertal länsstyrelser. Det gäller främst behovet av ökad bärighet även på det sekundära och tertiära vägnätet för att tillgodose jord- och skogsbrukets transporter.

Tomdragning och orationellt utnyttjande av fordon och vagnar i övrigt utgör som redan nämnts ett ofta påtalat problem. Det gäller särskilt i exempelvis Västerbottens och Norrbottens län där det råder stora skillnader i varusammansättningen och i godsflödena till och från länet. Transporterna från dessa län dominerar och är i stort sett dimensionerade för transportutbudet kvantitativt och delvis även kvalitativt. Detta medför att transportresurserna inte alltid är anpassade till de varor som transporteras till länen.

Ett annat problem beträffande transporterna till och från Norrbottens och

Västerbottens län som påtalas utgör isläggningen i Bottenviken vintertid. Det framhålls dock att förutsättningarna för sjöfartens upprätthållande vintertid successivt har förbättrats genom den väsentliga förstärkning av isbrytarkapaciteten som skett och som pågår.

I övrigt framhåller några länsstyrelser bl. a. förekomsten av vissa lokala trafikproblem i anslutning till centralt belägna större terminalområden. Det gäller bl. a. Stockholm.

Förslag till transportlösningar

I trafikplanernas förslagsdel redovisar länsstyrelserna bl. a. sina bedömningar och förslag på grundval av gjorda inventeringar, analyser, målsättningsdiskussioner m. m. – rörande den lämpliga arbetsfördelningen mellan olika transportmedel i fråga om såväl regionala som interregionala godstransporter. Därvid behandlas bl. a. godstrafiken på befintliga trafiksvaga bandelar. Länsstyrelserna redovisar där också sina förslag beträffande länets centralorters och ev. andra större centras funktion i ett samordnat godstransportsystem. Vidare behandlas frågor rörande trafikuppläggning – det gäller främst parti- och styckegodstrafiken – beställningstrafiken med lastbil samt för vissa industrigrenar och varuslag branschspecifika transportproblem.

Arbetsfördelningen mellan olika transportmedel

Anvisningarna

Enligt anvisningarna skall i planen göras en bedömning av den från regionens synpunkt lämpliga arbetsfördelningen mellan olika trafikmedel med hänsyn till deras resp. förutsättningar. Bedömningarna bör avse såväl regional och interregional trafik som mass- och partigodstransporter resp. styckegodstransporter.

Länsstyrelsernas allmänna synpunkter

Flertalet länsstyrelser räknar inte med några större förändringar i transportmedelsfördelningen i framtiden när det gäller regionala mass- och partigodstransporter. Dessa sker f. n. till den helt övervägande delen med lastbil. Huvuddelen av dessa transporter karaktäriseras av att transportavstånden är korta och att lastnings- och lossningspunkterna är många och spridda, vilket gör att endast lastbil kan användas.

Några länsstyrelser bedömer emellertid att järnvägen skall kunna användas mer för regionala transporter.

Länsstyrelsen i Södermanlands län bedömer således att järnvägen på längre sikt kan få ökad betydelse under förutsättning att terminalfrågorna ges en tillfredsställande lösning. Även länsstyrelsen i Blekinge län anser att ett ökat

utnyttjande av järnväg torde vara möjligt för vissa tyngre transporter till olika storkonsumenter i länet. Länsstyrelsen i Norrbottens län räknar med att järnvägen skall kunna svara för en ökad andel av rundvirkestransporterna till olika kustindustrier, bl. a. genom utbyggnad av virkesterminaler inom olika avverkningsområden, och att det i vissa relationer kan finnas anledning att söka stimulera till ökad användning av järnväg för oljetransporter. Även länsstyrelserna i Älvsborgs och Västerbottens län anser att möjlighet finns att överföra mer gods till järnväg när det gäller de regionala transporterna.

I övrigt kan nämnas, att länsstyrelsen i Gävleborgs län bedömer att mass- och partigodstransporterna kommer att ställa ökade krav på transportmedlens kvalitet, i form av bl. a. mer specialiserade fordon.

Flertalet länsstyrelser räknar även med att huvudparten av de regionala styckegodstransporterna i framtiden kommer att ske med lastbil beroende bl. a. på de höga krav som bedöms komma att ställas på snabb och rationell hantering av godset. Genom ökad integration mellan lastbils- och järnvägstrafik i framtiden bedöms dock, bl. a. av länsstyrelsen i Älvsborgs län, styckegodstransporterna med järnväg kunna öka. I vissa relationer där styckegodstrafiken på järnväg f. n. spelar en obetydlig roll, bl. a. i Norrbottens och Västerbottens län, anses förutsättningar finnas för ökade järnvägstransporter.

Inte heller beträffande de interregionala mass- och partigodstransporterna räknar länsstyrelserna i allmänhet med någon nämnvärd förskjutning av marknadsandelarna för de olika transportmedlen. Flertalet länsstyrelser redovisar dock förutsättningar för en överflyttning av gods i de långväga relationerna framför allt från landsväg till järnväg. Länsstyrelserna i exempelvis Uppsala och Malmöhus län bedömer således förutsättningar finnas för en okad andel järnvägstransport av bl. a. träråvaror och oljeprodukter genom förbättrade omlastningsmöjligheter mellan lastbil och järnväg och ökad samordning mellan olika transportföretag. Även länsstyrelserna i Östergötlands och Blekinge län för fram möjligheterna att genom olika åtgärder kunna öka järnvägens andel av de interregionala transporterna av vissa varugrupper.

Enligt länsstyrelsen i Norrbottens län framstår det som angeläget att järnvägen kan få en ökad betydelse för framför allt transporterna till länet mot bakgrund av den rådande obalansen mellan in- och uttransporterna. I högfrekventa och långväga relationer bedöms järnvägen genom en utökad samlastningsverksamhet kunna bli konkurrenskraftig även vid enstaka mass- och partigodssändningar under förutsättning att tidsförlusterna kan begränsas.

Sjöfarten bedöms i flertalet planer även fortsättningsvis komma att handha en betydande del av de interregionala mass- och partigodstransporterna. Det gäller i första hand petroleumprodukter, mineraliska råvaror och andra volymmässigt betydande varuslag.

De interregionala styckegodstransporterna beräknas av

flertalet länsstyrelser även i framtiden huvudsakligen komma att ske med lastbil. I flera godstrafikplaner framhålls dock det angelägna i att en stor del av den förväntade ökningen av de långväga transporterna av styckegods överförs till järnväg. Framför allt i län med goda järnvägsförbindelser och ett väl fungerande terminalsystem bedöms goda möjligheter finnas till en ökad betydelse för järnvägen i fråga om styckegodset. Det gäller exempelvis Östergötlands och Hallands län. Flertalet länsstyrelser betonar att det är angeläget att transportanläggningarna byggs ut och dimensioneras utifrån förutsättningen att den interregionala styckegodstrafiken kommer att ske med såväl lastbil som järnväg.

Länsstyrelsernas redovisning av trafiksvaga bandelar

Länsstyrelserna har som tidigare nämnts undersökt konsekvenserna av en överflyttning till landsväg av godstrafiken på fyra av de 35 bandelar för vilka en överflyttning av persontrafiken undersökts. Dessa bandelar är Hultsfred–Växjö, Västervik–Hultsfred, Falköping–Ulricehamn och Eslöv–Tomelilla. Vidare har länsstyrelserna redovisat konsekvenserna av en tänkt överflyttning av trafiken på fem godsbanor. Det gäller banorna Uppsala–Rimbo–Hallstavik, Fågelsta–Vadstena, Mjölby-Ödeshög, Lenhovda–Sävsjöström och Ryd–Karlshamn. Sammanlagt föreligger därmed undersökningar beträffande överflyttning av godstrafik till landsväg på banor med en längd av 480 km.

Trafiken på den smalspåriga godsbanan Uppsala–Rimbo–Hallstavik lades ned under sommaren 1977 i samband med att normalspårig järnväg anlagts och öppnats för trafik mellan Hargshamn och Hallstavik. Nedläggningen företogs med stöd av regeringens beslut att ge SJ tillstånd att under vissa förutsättningar lägga ned trafiken. Regeringens beslut hade i sin tur sin bakgrund i riksdagens beslut om nedläggningsprövning av åtta angivna bandelar (prop. 1975/76:100 bil. 8, TU 1975/76:19, rskr 1975/76:209). Godsbanan Uppsala–Rimbo–Hallstavik, som ingick bland dessa bandelar, behandlas inte i fortsättningen.

Länsstyrelserna aktualiserar i de regionala trafikplanerna även vissa frågor om breddning av smalspåriga järnvägar. Dessa frågor behandlas i särskilt avsnitt.

De olika länsstyrelserna har i fråga om avvägningen mellan järnväg och landsväg på berörda bandelar sammanfattningsvis anfört följande.

Länsstyrelsen i Östergötlands län anger att gjorda undersökningar visar att transporterna på den smalspåriga godsbanan Fågelsta–Vadstena inte kommer att öka och att en nedläggning kan ske utan att utvecklingen i Vadstena påverkas negativt. Med hänsyn till det betydande driftunderskottet och till att några omställningssvårigheter för företagen inte föreligger bör enligt länsstyrelsen en nedläggning ske. Linjen ingår bland de åtta bandelar som nedläggningsprövas av regeringen på grundval av riksdagens nyss-

nämnda beslut.

Vad gäller godsbanan Mjölby–Ödeshög anför länsstyrelsen att fortsatt järnvägstrafik är av stor betydelse för tre företag och att järnvägstransporterna kan förväntas öka. Vagnslasttrafiken bör därför finnas kvar t. v. Utvecklingen bör dock följas noggrant.

I samband med den samhällsekonomiska analys av linjen Nässjö–Nybro som länsstyrelserna i Jönköpings, Kronobergs och Kalmar län låtit genomföra har även den smalspåriga godsbanan Lenhovda–Sävsjöström behandlats. Utredningsmannen kommer fram till att en nedläggning av trafiken skulle innebära en samhällsekonomisk vinst med ca 200 000 kr. per år. Länsstyrelsen i Kronobergs län anför för sin del att transporterna till och från berörda företag inte menligt försvåras om trafiken läggs ned under förutsättning att företagen, i vart fall under en övergångsperiod, erhåller ersättning för de transportkostnadsfördyringar som föranleds av en nedläggning.

I den utredning om trafiken på den smalspåriga bandelen Hultsfred–Växjö som länsstyrelsen i Kronobergs län gjort konstateras att godstrafiken på sträckan Växjö–Norrhult har stor betydelse för arbetsmarknad och företag i området och att järnvägstransporterna väntas öka. Länsstyrelsen understryker för denna sträcka järnvägens betydelse från regionalpolitisk synpunkt och anser att godstrafiken måste bibehållas. Länsstyrelsen tar i sammanhanget upp frågan om breddning.

I utredningen konstateras att godsunderlaget på sträckan Hultsfred–Virserum är svagt och att det är tveksamt hur järnvägstransporterna kommer att utvecklas. Länsstyrelsen i Kalmar län hävdar – liksom man gjort beträffande persontrafiken – att det är viktigt att sträckan Västervik–Hultsfred–Växjö betraktas som en enda järnvägslinje och att varje trafikförändring måste göras med beaktande av dess konsekvenser för hela järnvägen.

Vad gäller godstrafiken på bandelen Jenny–Hultsfred framhåller länsstyrelsen i Kalmar län att samhällets kostnader inte kunnat beräknas till alla delar. De effekter som har kunnat beräknas visar dock att en överföring av trafiken till landsväg inte är samhällsekonomiskt lönsam.

Länsstyrelsen i Blekinge län redovisar resultatet av en samhällsekonomisk analys av konsekvenserna av att flytta över trafiken på den smalspåriga godsbanan Ryd–Karlshamn till landsväg. Länsstyrelsen räknar med att en sådan åtgärd skall ge en samhällsekonomisk besparing av drygt 1 milj. kr. per år och föreslår därför att trafiken läggs ned. Länsstyrelsen i Kronobergs län motsätter sig nedläggningen såvida inte andra likvärdiga transportalternativ tillskapas för berörda företag. De båda länsstyrelserna har senare i gemensam skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet hemställt om att transportstöd i någon form måtte utgå av statsmedel för transportkostnadsfördyringar som kan komma att drabba företagen vid en överföring av järnvägstransporter till landsväg.

Sedan flera år förekommer ingen genomgående godstrafik på bandelen.

Eslöv–Tomelilla. Länsstyrelsen i Malmöhus län, som undersökt övrig godstrafik på bandelen, anför att den utan större negativa effekter skulle kunna ersättas med landsvägstransporter. Godstrafiken på bandelens mellanstationer har sedan dess så gott som helt lagts ned.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län behandlar godstrafiken på bandelen Falköping–Ulricehamn. Länsstyrelsen förutsätter därvid att den relativt obetydliga vagnslasttrafiken skall kunna fortgå även om trafiken formellt läggs ned. Länsstyrelsen utgår därvid från att spåret bibehålls och underhålls för beredskapsändamål.

Länsstyrelsen behandlar översiktligt godstrafiken på sträckan Koppom–Bengtsfors av den del av bandelen Arvika–Bengtsfors som berör länet och anför därvid att en förbättrad vägstandard bör prioriteras framför en olönsam järnvägstrafik till och från Gustavsfors. Länsstyrelsen i Värmlands län behandlar däremot inte godstrafiken på denna linje i sin regionala trafikplan.

Transportcentra

Anvisningarna

En viktig del i arbetet på att utforma ett väl fungerande transportsystem utgör klassificeringen av länets större orter i olika typer av transportcentra. De kriterier som bör utgöra grunden för en sådan klassificering har redogjorts för i det föregående.

Sammanfattningsvis kan konstateras att de funktioner som bör finnas i resp. transportcentrum är följande

Transportcentrum	**Trafikmedel**	**Terminalfunktion**
Primärt	Lastbil och järnväg	Enhetslastterminal Vagnslastterminal Styckegodsterminal
	Ev. fartyg	Handelshamn
	Ev. flyg	Flygfraktterminal
Sekundärt	Lastbil och/eller järnväg	Styckegodsterminal Vagnslastterminal
Tertiärt	Lastbil och/eller järnväg	Inlämningsställe Lastnings- och lossningsplats

Länsstyrelserna

Länsstyrelserna har i huvudsak följt de klassificeringsprinciper som rekommenderas i anvisningarna. Den föreslagna indelningen av olika centra är således väl anpassad till rådande förutsättningar och utvecklingsmöjligheter för olika orter. Vissa avsteg från de i anvisningarna rekommenderade klassificeringsprinciperna kan dock noteras.

I anvisningarna rekommenderas att endast ett primärt transportcentrum utses i varje trafikregion, bestående normalt av flera län. Samtliga länstyrelser utom länsstyrelserna i Södermanlands och Uppsala län har emellertid klassificerat det egna länets huvudort – eller två näraliggande huvudorter tillsammans – som primärt transportcentrum. Länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Västernorrlands och Västerbottens samt Malmöhus län föreslår två primära transportcentra i vardera länet.

Länsstyrelsen i Stockholms län framhåller att Storstockholm, med Stockholms kommun som huvudort, bör ges en överordnad klassificering som nationellt transportcentrum av betydelse för såväl regional, nationell som internationell godstrafik.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anser att Göteborg måste ges en överordnad klassificering som primärt transportcentrum med nationellt upptagningsområde.

Vad gäller klassificeringen av sekundära och tertiära transportcentra har länsstyrelserna i huvudsak följt anvisningarnas rekommendationer. En utgångspunkt för klassificeringen har således varit att i varje kommun skall finnas en ort, i regel kommuncentrum, som ingår i ett integrerat godstransportsystem.

Vissa länsstyrelser redovisar emellertid flera transportcentra i samma kommun. Länsstyrelserna i Södermanlands och Jämtlands län föreslår således för vissa kommuner förutom ett sekundärt resp. tertiärt transportcentrum ett eller flera tertiära centra resp. centra av fjärde ordningen. Länsstyrelserna i Västernorrlands och Kopparbergs län redovisar inga tertiära transportcentra utan enbart primära och sekundära transportcentra. Även andra avvikelser från anvisningarna förekommer i länsstyrelsernas förslag till godstransportplaner.

Trafikuppläggning

Anvisningarna

I anvisningarna framhålls att den konkreta uppläggningen av såväl mass- och partigodstransporterna som styckegodstransporterna i första hand är en uppgift för trafikföretagen men att det givetvis inte bör utesluta att det i trafikplanen anförs synpunkter på angelägna förbättringar.

I fråga om mass- och partigodstransporterna av bl. a. rundvirke och oljeprodukter framhålls att de i vissa fall ställer speciella krav på

framför allt vägarna men även på järnvägar och hamnar och att dessa krav kan ändras, exempelvis genom att nya avverkningsområden tillkommer eller genom ändrad transportuppläggning. För att sådana ändrade förutsättningar skall kunna fångas in i det fortsatta trafikplaneringsarbetet rekommenderas i anvisningarna bildandet av särskilda referensgrupper med olika branschanknytningar.

Styckegodstransporterna med järnväg och lastbil förutsätts i anvisningarna normalt gå via terminaler eller enklare in- och utlämningsställen belägna i de olika transportcentra. Mot bakgrund av att godsunderlaget för styckegodstrafiken i vissa relationer är svagt och i vissa fall kan komma att minska ytterligare anses att lösningar bör övervägas i planerna för att trygga transportförsörjningen. Övervägandena kan gälla samtrafik mellan olika företag, gemensam entreprenadtrafik, etc.

Vad gäller fartygstrafiken anges, att förutsättningarna för linjetrafik med parti- och styckegods bör analyseras och att till kategorin linjetrafik även kan hänföras den i vissa delar av landet mycket omfattande färjetrafiken. Av planerna skall framgå trafikuppläggningen för sådan trafik och hur den är anpassad till övriga delar av trafiksystemet samt synpunkter och förslag till förbättringar härvidlag.

I fråga om beställningstrafiken med lastbil framhålls bl. a. att det är angeläget att en utvärdering av kraven på kapacitet och inriktning bör göras i planerna med hänsyn till förhållandena i resp. region. Lastbilscentralernas roll bör därvid beaktas och frågan om en ändamålsenlig geografisk avgränsning av lokalområdena bör uppmärksammas.

Länsstyrelserna

Flertalet länsstyrelser anser att mass- och partigodstransporterna i så stor utsträckning som möjligt bör ske med järnväg. Enligt länsstyrelserna i bl. a. Uppsala, Östergötlands, Hallands och Göteborgs och Bohus län bör vagnslasttrafiken ha goda förutsättningar att hävda sig i framtiden. I trafikplanerna för Jönköpings, Kronobergs, Malmöhus och Kopparbergs län framhålls det angelägna i att ett tillräckligt antal vagnar av olika slag kan ställas till förfogande så att bristsituationer inte uppstår.

Flera länsstyrelser förordar en ökad användning av systemtransporter av olika slag när det gäller vagnslasttrafiken. Enligt länsstyrelsen i Gävleborgs län är systemtransporter av stort intresse för att tillgodose de ökade kvalitativa anspråk på transportservice som kan förutses.

De branschspecifika problem som behandlas i godstrafikplanerna berör i första hand jord- och skogsbrukets samt oljebranschens transporter. Flera länsstyrelser framhåller som tidigare nämnts att den lägre tillåtna bärigheten på vissa delar av det mera finmaskiga vägnätet ofta utgör en begränsande faktor för främst jord- och skogsbrukets transporter men även för oljetransporterna. I flertalet godstrafikplaner föreslås att särskilda arbetsgrupper bildas

för att lösa de olika frågor som sammanhänger med dessa slag av transporter.

När det gäller rundvirkestransporterna bör målet enligt flera trafikplaner vara att utveckla en samordnad transportplan för länen. Av en sådan plan bör enligt målsättningen framgå i vad mån rundvirket från olika avverkningsområden lämpligen bör transporteras direkt med lastbil eller till flottleder resp. olika terminaler för vidare transport med järnväg till industrierna. Vidare framhålls att i sådana samordnade transportplaner bör även framgå den lämpliga lokaliseringen av terminaler och deras resp. upptagningsområden samt behovet av vägförstärkningar.

En förutsättning för att ett samordnat transportsystem skall kunna utvecklas för rundvirkestransporterna i olika län är, enligt exempelvis länsstyrelsen i Södermanlands län, att en ökad samverkan kommer till stånd mellan skogsproducenterna. Länsstyrelsen i Värmlands län anser att förutsättningarna är goda för en effektiv planering av rundvirkestransporterna i länet, vilket bl. a. skulle kunna minska transportarbetet genom utbyte av virke mellan de olika skogsbolagen och ge ett bättre utnyttjande av befintliga transportresurser.

Även jordbrukets transporter berör i stor utsträckning det lokala vägnät som ofta har en lägre bärighet. Enligt länsstyrelsen i Östergötlands län är det därför av speciellt intresse att söka utforma ett nät av sådana bärkraftiga mindre vägar som möjliggör en rationell distribution av jordbruksförnödenheter och jordbruksprodukter. Länsstyrelsen i Jönköpings län framhåller att det är väsentligt att en liberal syn beträffande axel- och boggitrycksbestämmelserna tillämpas i de fall där så är möjligt med hänsyn till befintliga broar m. m. Flera länsstyrelser anser generellt att de vägar som utnyttjas för transporter av jordbruks- och skogsprodukter bör tillåta ett axel- och boggitryck av 10 resp. 16 ton.

När det gäller oljetransporterna bör enligt flera länsstyrelser prövas möjligheterna till samdistribution mellan olika oljebolag, ökat utnyttjande av oljecontainers och andra åtgärder som syftar till att effektivisera hanteringen. Enligt länsstyrelsen i Jönköpings län skulle en samordning av transporterna till vissa orter kunna medföra ett högre kapacitetsutnyttjande och därmed lägre kostnader för oljebolagen och således i sista hand även för konsumenterna. Länsstyrelsen i Västmanlands län framhåller att tomkörningar med tankbilar skulle kunna minskas om fordonen utnyttjas för systemtransporter med oljeprodukter i en riktning och andra produkter i motsatt riktning. I flera godstrafikplaner, exempelvis i planerna för Uppsala och Blekinge län, föreslås att järnvägen utnyttjas i högre utsträckning än f. n. för oljetransporter.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser, mot bakgrund av den omfattande genomfartstrafiken i Stockholms innerstad, att en uppdelning av oljetransporterna på ett nordligt och ett sydligt transport- och försäljningsområde är önskvärd.

Styckegodstrafiken föreslås genomgående i godstrafikplanerna ske

via terminaler i de olika transportcentra, sammanbundna med reguljära godsförbindelser. Med hänsyn till att underlaget för linjetrafik varierar mellan olika relationer har länsstyrelserna gjort bedömningar av i vilken omfattning lönsam daglig linjetrafik kan bedrivas i olika relationer. Länsstyrelserna i bl. a. Östergötlands, Gävleborgs och Norrbottens län har pekat ut relationer där godsunderlaget är tillräckligt för att ett eller flera trafikföretag skall kunna bedriva lönsam daglig linjetrafik. Länsstyrelsen i Hallands län bedömer att underlaget är tillräckligt i länet för att daglig linjetrafik med lastbil skall kunna bedrivas med lönsamhet av mer än ett företag.

I många trafikplaner konstateras att underlaget för styckegodstrafik i vissa relationer är svagt, vilket lett till att antalet förbindelser f. n. är ringa eller att godstransporterna kombinerats med personbefordran. Mot bakgrund härav föreslår länsstyrelserna olika lösningar för att på sikt trygga godstransportförsörjningen.

Ett flertal länsstyrelser framhåller angelägenheten av att en integration av lastbils- och järnvägstransporterna av styckegods kommer till stånd. Detta underlättas enligt länsstyrelserna genom utbyggnad av ett väl avvägt terminalsystem. Den typ av samtrafik som bedrivs mellan SJ och ASG kan enligt bl. a. länsstyrelsen i Malmöhus län utvecklas ytterligare. En sådan samordning bör leda till att styckegods under en del av transportkedjan transporteras med järnväg. Systemet förutsätter bland annat att lastbilsterminalerna har järnvägsanslutning och även i övrigt lämplig utrustning. Transportsystem som enligt länsstyrelserna kan komma till ökad användning i denna typ av samtrafik är containertransporter och piggy-backtrafik.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län framhåller att en samlokalisering av skilda terminaler kan ha positiva effekter framför allt på längre sikt. Det gäller bl. a. ur trafikmiljösynpunkt. Även länsstyrelserna i Blekinge, Skaraborgs och Kopparbergs län pekar på behovet av att samlokalisera terminalanläggningar till särskilda markområden. Länsstyrelsen i Kopparbergs län framhåller att effekterna på bebyggelse och övrig samhällsmiljö bör ägnas ökad uppmärksamhet vid lokalisering av terminaler. Länsstyrelsen i Jönköpings län föreslår att en målsättning bör vara att kommunerna skapar en sådan mark- och planberedskap att en samordning av terminalverksamheten underlättas.

Andra länsstyrelser, exempelvis de i Kopparbergs, Jämtlands och Västerbottens län, betonar de möjligheter som föreligger att samordna styckegodstransporterna med den kollektiva persontrafiken. En sådan samordning skapar enligt länsstyrelsen i Jämtlands län, där styckegodstrafiken i många relationer kombineras med persontrafik, underlag för att upprätthålla en transportservice som annars inte vore företagsekonomiskt lönsam.

Vad gäller fartygstrafiken bedömer flera länsstyrelser att bl. a. förutsättningarna för linjetrafik efterhand kommer att öka. Som exempel kan nämnas länsstyrelsen i Hallands län, som beräknar att den i länets hamnar hanterade godsmängden kommer att öka betydligt i framtiden som en följd

av den väntade produktions- och befolkningstillväxten i länet och av att hamnarnas utbyggnad attraherar gods från kunder på allt längre avstånd. Den största delen av den beräknade ökningen väntas ligga på linjetrafiken. Länsstyrelserna förutser vidare allmänt att allt större godsmängder överförs till systemtransporter vilket får till följd att det traditionella tonnaget minskar samtidigt som specialtonnaget ökar.

Flera länsstyrelser förordar ett ökat samarbete hamnarna emellan. Som exempel kan nämnas att länsstyrelsen i Västmanlands län föreslår att ett fördjupat samarbete etableras mellan hamnarna i Västerås och Köping mot bakgrund av de ökade möjligheter för större tonnage att anlöpa hamnarna som kommer att följa med ombyggnaden av Södertälje kanal och fördjupningen av Mälarleden.

Länsstyrelserna i Värmlands och Älvsborgs län finner det angeläget att det statliga transportstödet utvidgas till att även gälla transporter på Vänern och Trollhätte kanal.

När det gäller beställningstrafiken med lastbil framhåller länsstyrelserna genomgående att det är angeläget med en sucessiv förbättring av bransch- och företagsstrukturen inom åkerinäringen för att komma tillrätta med den rådande överkapaciteten och för att kunna tillgodose transportbehovet på ett rationellt sätt och åstakomma en rimlig utveckling inom branschen. Länsstyrelserna föreslår härvid att målet bör vara att den yrkesmässiga lastbilstrafiken kan bedrivas i större fast organiserade företag och/eller sammanslutningar. I första hand förordas en utveckling av de redan befintliga lastbilscentralerna, men det förutsätts också finnas utrymme på transportmarknaden för mindre företag, som genom en rationell planering och drift kan erbjuda transporttjänster på konkurrenskraftiga villkor. Inom ramen för en sådan utveckling anses en längre gående planering av fordonsparkens omfattning och differentiering liksom av transportupplägg-ningen kunna leda till ett mera effektivt utnyttjande av fordonsresurserna. Vid den lämplighetsprövning som föregår tillståndsgivning till yrkesmässig trafik bör enligt flertalet länsstyrelser eftersträvas att understödja en sådan utveckling.

Länsstyrelserna i bl. a. Jönköpings, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Gävleborgs och Västernorrlands län föreslår att en översyn görs av lokalområdesbestämmelserna. Länsstyrelsen i Jönköpings län finner det angeläget med en översyn av behovsprövningen inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken.

Transportanläggningar

I sina förslag till regionala trafikplaner redovisar länsstyrelserna även synpunkter på och förslag till investeringar och andra åtgärder i fråga om länens transportanläggningar. I enlighet med anvisningarna har därvid främst behandlats vägar, järnvägar, farleder, hamnar och flygplatser. Till

grund för de i trafikplanerna framförda förslagen ligger dels de genomförda inventeringarna av olika transportanläggningars standard m. m. jämförda med de uppställda målen i dessa avseenden, dels också den beräknade framtida efterfrågan på person- och godstransporter med olika transportmedel samt uppställda regionalpolitiska mål för resp. läns olika delar. Syftet med denna del av den regionala trafikplaneringen har främst varit att ge ett på regional nivå samlat och så långt möjligt sammanvägt och prioriterat underlag för bl. a. den av olika sektoriella organ bedrivna investeringsplaneringen när det gäller transportanläggningar av olika slag.

Anvisningarna

I anvisningarna för inventeringsskedet anges bl. a. att befintliga transportanläggningars kapacitet och tekniska standard skall kartläggas samt beslutade förändringar härvidlag redovisas.

I anvisningarna för planeringsskedet ges utgångspunkter för länsstyrelsernas arbete med att utforma förslag dels till funktions- och standardmässig uppbyggnad av länets transportanläggningar, dels till investeringar och åtgärder av andra slag i fråga om länens transportanläggningar. Allmänt understryks därvid att stor vikt bör läggas vid att prioritera skilda alternativ och att belysa effekterna på andra delar av trafiksystemet av en viss utbyggnad inkl. erforderliga följdinvesteringar. Utgångspunkterna för vägnätets utformning bör enligt anvisningarna vara olika vägars funktion samt trafikens volym och sammansättning. Grundvalarna för den funktionsmässiga indelningen bör vara den av riksdagen fastställda ortsgrupperingen samt den indelning av de allmänna vägarna – i huvudvägar, sekundära och tertiära vägar – som används i vägplaneringen.

Vad gäller kraven på vägstandard, främst i bärighets- och framkomlighetshänseende, för olika vägförbindelser hänvisas beträffande interregionala och viktigare regionala vägförbindelser till de kriterier som används i vägverkets behovsinventeringar för huvudvägnätet och beträffande övriga regionala vägförbindelser till de kriterier som används vid behovsinventeringen för sekundära vägar. Med avseende på bärigheten innebär dessa kriterier att huvudvägarna skall medge trafik med ett axel/boggitryck av 10/16 ton under hela året och att de sekundära vägarna och övriga vägar av större betydelse för godstrafiken skall medge trafik med 10/16 ton under normala förhållanden. I fråga om framkomligheten innebär det bl. a. att viktigare regionala vägförbindelser får en sådan geometrisk utformning att minst 90 km hastighet kan tillåtas.

När det gäller arbetet med att sammanställa ett samlat underlag för vidare åtgärdsplanering beträffande vägarna anges att redovisning skall ske av de åtgärder som behöver vidtas för att anspråken på framkomlighet och bärighet m. m. skall kunna uppfyllas.

Beträffande järnvägsnätets geografiska omfattning är det enligt

anvisningarna inte möjligt att i de regionala planerna uppställa någon generell målsättning. Nätets omfattning och funktion bör analyseras mot bakgrund av bl. a. alternativa transportmöjligheter. För de bandelar som även fortsättningsvis avses ombesörja persontrafik bör utgångspunkten normalt vara en tillåten högsta hastighet av minst 90 km/tim. Bärigheten på banor som avses ombesörja godstrafik bör normalt var sådan att 20 tons axeltryck kan medges.

I trafikplanernas förslagsdelar skall enligt anvisningarna redovisas de åtgärder på järnvägsnätet som enligt länsstyrelsernas bedömning behöver vidtas med hänsyn till de olika bandelarnas funktion och standard för person- och godstrafik.

I fråga om h a m n a r n a anges i anvisningarna bl. a. att de krav en rationell sjötrafik ställer – och det även på samordning av hamnfunktionerna i olika regioner – samt den inverkan hamnsystemet har på övriga delar av transportsektorn och på andra samhällssektorer bör beaktas vid utformningen av förslag till uppbyggnad av hamnsystemet i resp. region. För varje trafikregion bör enligt anvisningarna tillgång finnas till oljehamn, styckegodshamn och hamn för övrigt massgods, antingen inom den egna regionen eller i en anslutande region. Vad gäller hamnarnas dimensionering anges att vid nyetableringar av hamnar med omfattande bulklasttrafik fartyg upp till 25 000 ton dw bör kunna betjänas. Motsvarande krav på oljehamnar och styckegodshamnar med mera omfattande trafik är att fartyg upp till 30 000–40 000 ton dw resp. 5 000 ton dw bör kunna betjänas.

Som komplettering till den redovisning av förslag till åtgärder beträffande godstrafiken som ges i anslutning till godstrafikplanen skall vidare anges de åtgärder som erfordras för att tillgodose eventuellt förekommande persontrafik.

I fråga om f l y g p l a t s e r anges i anvisningarna att utgångspunkten är att det i varje trafikregion bör finnas tillgång till flygplats som medger inrikes linjefart på primärlinjenätet. I de regionala centra som ligger på ett avstånd av mer än ca två timmars bilresa från sådan flygplats bör härutöver finnas flygplats som medger anslutningsflyg till primärlinjenätet. Behovet av utbyggnader – enligt länsstyrelsernas bedömningar – skall kunna uppfyllas.

L ä n s s t y r e l s e r n a

Länsstyrelserna har vid sin genomgång av v ä g n ä t e t s funktionella uppbyggnad i resp. län funnit, att de vägar som betjänar interregionala förbindelser och viktigare regionala förbindelser – varmed i senare fallet avses förbindelser som knyter samman kommuncentrum med regionalt centrum, regionalt centrum med primärt centrum och kommuncentrum med primärt centrum – normalt ingår i och till stor del sammanfaller med huvudvägnätets utsträckning i länet. På motsvarande sätt har det visat sig att

de vägar som betjänar övriga regionala förbindelser – varmed avses tvärförbindelser mellan närliggande kommuncentra eller regionala centra – i de flesta fall ingår i det sekundära vägnätet, till den del de inte ingår i huvudvägnätet. Vissa tvärförbindelser betjänas dock endast eller till övervägande del av vägar tillhörande det tertiära vägnätet, vilket har föranlett länsstyrelserna att i vissa fall yrka på en uppklassning av sådana regionalpolitiskt betydelsefulla vägar.

Vad gäller de mål som uppställts för berörda vägars framkomlighets- och bärighetsstandard, har länsstyrelserna i regel anslutit sig till de i anvisningarna angivna riktlinjerna. I fråga om bärigheten har dock flera länsstyrelser – mot bakgrund av bl. a. från olika remissinstanser framförda synpunkter – understrukit det önskvärda i att på sikt även andra, mera lokalt betydelsefulla vägar, förstärks så att de kan tåla 10/16 tons axel- och boggitryck under hela året, bl. a. för att tillgodose jord- och skogsbrukets transporter.

Vad beträffar förslagen till åtgärder på berörda vägar har länsstyrelserna i de flesta fall haft tillgång till och utgått från de preliminära behovsinventeringar för perioden 1976–1990, som under år 1974 sammanställts av resp. vägförvaltningar. I övrigt har utgångspunkten varit vägverkets reviderade behovsinventeringar för perioden fram till år 1985 samt gällande långtids- och flerårsplaner för vägbyggandet. Länsstyrelserna har genomgående i sina förslag till trafikplaner lämnat en utförlig redovisning av de olika ombyggnads-, förstärknings- och förbättringsarbeten som bedömts erforderliga för att uppnå eller bibehålla de uppställda målen i fråga om transportstandarden på berörda vägar. I regel har emellertid ingen klart uttalad prioritering gjorts av de olika åtgärder och byggnadsprojekt som redovisas. I några fall har dock vissa projekt särskilt förordats eller avvikelser anmälts från den prioritering som gjorts i gällande långtidsplaner. I övrigt har flera länsstyrelser bl. a. förordat ett öka regionalpolitiskt hänsynstagande i vägplaneringen. Denna fråga behandlas dock utförligare i annat sammanhang.

De av länsstyrelserna föreslagna eller ifrågasatta åtgärderna vad avser järnvägsnätet syftar i första hand till att öka kapaciteten.

När det gäller anläggningar tillhörande affärsbanenätet framhåller länsstyrelsen i Stockholms län att vissa kapacitetsbegränsningar föreligger på SJ-nätet inom Stockholmsområdet, vilket innebär inskränkningar i möjligheterna att tillgodose lokaltrafikens krav på turtäthet och lokalisering av stationer. Länstyrelsen menar, att en ny spårförbindelse till Järna är en väsentlig fråga för regionens trafikförsörjning.

Länsstyrelserna i Västernorrlands och Jämtlands län aktualiserar en annan kapacitetsfråga, nämligen byggandet av dubbelspår på bandelen Bräcke–Ånge. Länsstyrelsen i Jämtlands län anser dessutom att nya tågmötesplatser kan komma att erfordras på bandelen Långsele–Bräcke.

Vid en fortsatt utveckling av järnvägsnätet ifrågasätter länsstyrelsen i Värmlands län, om inte en järnvägssträckning direkt mellan Karlstad och Vålberg vore motiverad. Härigenom skulle resvägen mellan Karlstad och

Grums samt orter där bortom avkortas med ca 20 km och järnvägens attraktivitet ökas.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anser att vissa investeringar i närställverk och bangårdar måste göras för att klara dagens trafik till och från Skandiahamnen. På längre sikt torde även en ny broförbindelse över Göta älv vara nödvändig. Vidare anser länsstyrelsen det nödvändigt med en ny containerterminal vid Göteborgs Norra och utbyggnad av spår och bangårdar på Hisingen.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anser, att en höjning av axeltrycket från 20 ton till 25 ton bör ske på sträckan Gällivare–Luleå dock först i och med att ett tyngre vagnmateriel än det i dag på banan använda anskaffas.

Länsstyrelsen i Jämtlands län finner det motiverat att banstandarden på sträckan Östersund–Bräcke höjs så att lokdragna tåg skall kunna framföras med en hastighet av 110 km/tim och att på sikt banstandarden skall höjas till vad som krävs för snabbtågstrafik. Länsstyrelsen i Kopparbergs län anser att flertalet berörda sträckor inom länet, nämligen Borlänge–Avesta och Storvik–Falun–Borlänge–Ludvika, bör ges en sådan standard, att en hastighet av 120 km/tim blir möjlig.

I fråga om det ersättningsberättigade järnvägsnätet framförs i trafikplanerna bl. a. önskemål om höjning av tillåtna axeltrycket och av tillåtna hastigheten på olika banor samt en breddning av smalspårsbanor till normalspår. Således framhåller flera länsstyrelser att axeltrycket bör höjas till det normala vid SJ, nämligen 20 ton, på ett flertal bandelar. Det gäller t. ex. Ulricehamn–Landeryd, Jönköping–Vaggeryd, Nässjö–Nybro, Svanskog–Åmål, Arvika–Bengtsfors, Älvdalen–Mora, Hoting-Forsmo och Arvidsjaur–Storuman–Hoting. Länsstyrelsen i Älvsborgs län framhåller dock, att en höjning av axeltrycket på berörda banor i länet innebär stora kostnader, som måste vägas mot kalkylerade merintäkter och/eller andra samhällsekonomiska fördelar. Länsstyrelsen i Jämtlands län menar, att en axeltryckshöjning på bandelen Hoting–Forsmo bör vara avhängig av frågan om möjligheter till ökade transportvolymer och när i så fall sådana kan bli aktuella.

Åtgärder för att höja den högsta tillåtna hastigheten och därmed förkorta restiderna på olika ersättningsberättigade bandelar har föreslagits av flera länsstyrelser. Som regel har länstyrelserna därvid anslutit sig till de riktlinjer som angetts i anvisningarna, dvs. att banorna skall tillåta minst 90 km/tim. Länsstyrelsen i Kalmar län anser emellertid att linjen Alvesta–Kalmar/Karlskrona bör ges en sådan standard att hastigheten kan höjas till 130 km/tim. Vidare föreslår länsstyrelsen i Kopparbergs län att bandelen Mora–Borlänge ges en standard som medger en hastighet av 120 km/tim, medan länsstyrelsen i Jämtlands län föreslår en standard motsvarande 110 km/tim för bandelen Storlien–Östersund.

Länsstyrelsen i Malmöhus län tar upp frågan om ökad kapacitet genom nya tågmötesplatser på bandelen Malmö–Ystad. Utöver två nya sådana erfordras på denna bandel enligt länsstyrelsens mening förlängning av mötesspår på

vissa stationer och upprustning av signalutrustningen med hänsyn till bl. a. den ökade godstrafiken på järnväg via Ystad till, från och via Polen.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län berör vissa kapacitets- och bangårdsfrågor i anslutning till Stenungsund. Med hänsyn till den väntade kraftiga ökningen av produktionen fram till omkring år 1985 vid de petrokemiska industrierna i Stenungsund torde det således enligt länsstyrelsens mening bli nödvändigt att bygga en helt ny bangård där. Sträckan Stenungsund–Göteborg torde också behöva utrustas med fjärrblockering. Länsstyrelsen tar även upp vissa industrispårsfrågor och framhåller att om ytterligare ett raffinaderi kommer till stånd i Lysekil erhålls goda förutsättningar för samordnade oljetransporter med järnväg. Detta fordrar dock att industrispår byggs till raffinaderierna och att förstärkningsarbeten görs på bandelen Lysekil–Smedberg.

Flera länsstyrelser tar upp frågor rörande upprustning och breddning av smalspårsbanor. Länsstyrelserna i Östergötlands och Örebro län anser således att bandelen Hjortkvarn–Finspång bör breddas till normalspår. Samma önskemål har länsstyrelserna i Jönköpings och Kalmar län vad avser bandelen Landsbro–Järnforsen. Utöver detta vill man att banan skall förlängas till Målilla och att ett industrispår anläggs mellan Kvillsfors och Pauliström.

Länsstyrelsen i Kronobergs län föreslår att frågan om breddning på sträckan Norrhult–Växjö av bandelen Hultsfred–Växjö tas upp till prövning. Länsstyrelsen i Kalmar län bedömer det som nödvändigt att den smalspåriga linjen Västervik–Hultsfred–Växjö blir föremål för en allmän standardhöjning, så att såväl axeltrycket som största tillåtna hastigheten kan höjas. Länsstyrelsen i Skaraborgs län anser starka skäl tala för att bandelen Götene–Nossebro breddas till normalspår och länsstyrelsen i Värmlands län framför förslag om breddning av Nordmark–Klarälvens järnvägar på sträckan Deje–Karlstad. Länsstyrelsen menar att Deje och Forshaga härigenom skulle få en snabbare förbindelse med Karlstad. Dessutom skulle godstransporterna till och från Forshaga underlättas.

I några trafikplaner tas även upp andra frågor rörande upprustning och utbyggnad av järnvägsnätet. Länsstyrelsen i Kalmar län vill således ha till stånd en allmän upprustning av sträckan Berga–Hultsfred–Linköping för att på sikt såväl person- som godstrafiken mellan Kalmar- och Stockholmsområdena skall kunna ledas denna väg i stället för via Emmaboda–Alvesta. Åtgärder för ändring av transportvägar föreslås också av länsstyrelsen i Värmlands län som anser att en ny spårförbindelse bör ordnas i Herrhult och att bandelen Herrhult–Kristinehamn bör elektrifieras, varigenom trafiken på Bergslagsbanan skulle kunna ledas direkt till eller via Kristinehamn.

Länsstyrelsen i Västmanlands län anser att en utredning bör göras av möjligheten att framföra persontrafiken på bandelen Ludvika–Tillberga via Ramnäs–Surahammar–Hallstahammar–Kolbäck–Västerås. Trafikunderlaget på den föreslagna sträckningen är enligt länsstyrelsen betydligt större än på

nuvarande sträckning och den ev. restidsförlängning i relationen Ludvika–Fagersta–Västerås som förslaget innebär, får enligt länsstyrelsens mening inte undanskymma den förbättrade service som berörda kommuner längs den föreslagna sträckningen skulle få.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län framhåller med hänvisning till önskvärdheten av att en ökad andel av de tunga godstransporterna sker på järnväg, att arbetet på det industrispår från Örnsköldsvik till Husum som sedan länge diskuterats och utretts snarast bör igångsättas. Förutsättningarna för ett industrispår till Husum har sedan början av år 1971 utretts inom en arbetsgrupp med representanter för bl. a. AMS, SJ och berörd industri. I april 1974 redovisade SJ på uppdrag av Kungl. Maj:t en förnyad kostnadsberäkning av ett 21 km långt industrispår mellan Arnösvall och Husum. Kostnaderna beräknades, i prisläget juli 1974, till 66 milj. kr. för spåret och 2 milj. kr. för en industribangård i Husum. SJ har på basis härav och en företagen företagsekonomisk bedömning ingivit ansökan att få utföra byggnaden av industrispåret som beredskapsarbete.

Ett med en ev. utbyggnad av industrispår till Husum delvis sammanhängande projekt, som dock inte uttryckligen behandlats i några regionala trafikplaner, är en förlängning av ostkustbanan.

Enligt beslut av 1971 års riksdag skulle en klargörande utredning göras angående en förlängning av ostkustbanan (TU 1971:14, rskr 1971:237). En sådan utredning borde i första hand ta sikte på att i stora drag klarlägga kostnaderna för och tänkbara tekniska lösningar vid olika utbyggnadsalternativ. För bedömningen härav borde enligt riksdagens uttalande erforderliga trafikprognoser och lönsamhetsberäkningar utföras. Riksdagen framhöll vidare, att det erhållna utredningsmaterialet skulle kunna läggas till grund för en bedömning av huruvida en mera fullständig och detaljerad utredning av utbyggnadsprojekten borde komma till stånd och borde vidare – innan konkreta utbyggnadsförslag presenterades – föreläggas riksdagen.

Kungl. Maj:t uppdrog den 17 november 1972 åt statens järnvägar att utföra ifrågavarande utredning med en utbyggnad av en järnvägslinje mellan Härnösand/Kramfors och Umeå.

SJ överlämnade sin utredning i augusti 1973 till chefen för kommunikationsdepartementet. Utredningen visade, att en förlängning av ostkustbanan skulle kräva direkta investeringar på totalt ca 870 milj. kr i 1973 års pris- och lönenivå och enligt SJ:s mening resultera i ett behov av driftbidrag av allmänna medel, som för det i utredningen valda jämförelseåret 1985 kunde beräknas uppgå till ungefär 52 milj. kr.

SJ framhöll också, att större delen av de uppskattade merintäkterna beräknade man även kunna erhålla genom enbart spåranslutning av vissa industrier inom området för den nya linjen. Detta skulle kunna ske – oberoende av en förlängning av ostkustbanan – genom att anordna industrispår med anslutning till nuvarande järnvägslinjer under förutsättning att detta skulle visa sig transportekonomiskt lönsamt.

Även vissa kapacitetshöjande följdinvesteringar torde enligt SJ:s mening bli nödvändiga på linjen Gävle–Stockholm för den ökning av tågantalet på denna linje, som en ev. förlängning beräknas resultera i. För bandelen Gävle–Uppsala uppskattades investeringskostnaden till ca 2,5 milj. kr. För bandelen Uppsala–Stockholm anför SJ, att pendeltågstrafiken Stockholm–Märsta kommer till följd av den trendmässiga ökningen av fjärrtrafiken att på längre sikt kräva en utökning med ytterligare ett dubbelspår på delsträckan Märsta–Ulriksdal. Den snabbare ökningen av tågantalet vid ostkustbanans förlängning torde enligt SJ medföra behov av en viss tidigareläggning av spårutbyggnaden. Tidpunkten och kostnaderna härför anser SJ emellertid f. n. vara svårbedömbara.

Beträffande flygplats- och hamnfrågornas behandling i den regionala trafikplaneringen hänvisas till kapitlet nedan och bilaga 8.

De regionala trafikplanernas behandling av flygplatssystemet

Anvisningarna

Utgångspunkten när det gäller flygplatsers lokalisering, utformning och kapacitet bör enligt anvisningarna vara att åstadkomma ett funktionellt uppbyggt flygplatssystem anpassat till trafik-, regional-, närings- och miljöpolitiska målsättningar samt till flygtransporternas ekonomiska och tekniska förutsättningar. I *tabell 1* redovisas en indelning av flygplatsnätet efter olika funktionsklasser som ansluter sig till den indelning som gjorts för den regionala trafikplaneringen. Av tabellen framgår de samband som finns mellan funktionsindelningen och den tekniska banklassindelning som tillämpas av luftfartsverket för godkända flygplatser och de planeringssamband som finns mellan funktionsindelningen och flygplatsernas geografiska lokalisering.

Den funktionella indelning av landets flygplatser som föreslås i tabellen innebär att flygplatser för internationell lång- och mellandistanstrafik – s. k. storflygplatser – naturligen bör finnas i landets storstadsregioner.

I varje trafikregion bör finnas en flygplats av länsflygplatsstandard om trafikunderlaget medger detta. Länsflygplatser bör vara av klass II-standard och lokaliserade i anslutning till primära centra samt vara tekniskt utrustade för att medge inrikestrafik med jetflygplan. I vissa fall kan beroende bl. a. på trafikunderlaget och trafikregionens struktur mer än en länsflygplats vara aktuell.

Som ett komplement till länsflygplatser förutsätts i några län en eller flera regionflygplatser för inrikes linje- och matartrafik med propellerflygplan. På sikt kan regionalflygplatser aktualiseras i regionala centra som inte ligger inom stor- eller länsflygplatsers upptagningsområde. Industri- och turistnäringens behov av flygtransporter samt behovet av flygplatser för räddnings- och ambulansflyget bör kunna tillgodoses genom lokalflyg-

Tabell 1 Funktionell indelning av flygplatser

Flygplats-kategori	Ban-klass	Lokalise-ring	Trafik	Befordran av	Exempel på di-mensionerande flygplanstyper
Storflyg-plats	I	Storstads-region	Internationell lång- och mellandistanstrafik samt inrikestrafik med jetflygplan	Passagerare och gods	B 747 DC-10 DC-8
Länsflyg-plats	II	Primärt centrum	Inrikes linjetrafik och utrikes chartertrafik med vissa jetflygplan	Passagerare och gods	DC-9 F 28 B 737
Region-flygplats	II III IV_1	Regionalt centrum	Inrikes linje- och chartertrafik med propellerflygplan samt regelbunden trafik med lätta flygplan under instrumentväderförhållanden	Passagerare och gods	DHC Twin Otter DHC Dash 7 F 27
Lokal-flygplats	IV_1 IV_2	Kommun-centrum	Allmänflyg (bruksflyg och privatflyg innefattande affärsflyg)	Passagerare	DHC Twin Otter Piper PA-34 Beach B-58

platser av klass IV-typ.

I anvisningarna erinras om att avgränsningen av en flygplats upptagningsområde är en kompromiss mellan ett antal – delvis motverkande – faktorer. För att t. ex. en länsflygplats skall kunna erbjuda en varaktig trafik och en rimlig trafikservice krävs ett förhållandevis stort trafikunderlag. I promemorian konstateras att det inte är möjligt att entydigt i tidshänseende avgränsa omlandet för varje enskild flygplats. I planeringssammanhang torde dock för flertalet länsflygplatser omlanden kunna avgränsas som den area vilken faller inom 45 minuters färd till/från resp. flygplats. I de relativt glest befolkade delarna av landet måste upptagningsområdena göras större för att trygga ett tillräckligt trafikunderlag.

Länsstyrelserna

I flertalet av de av länsstyrelserna lämnade regionala trafikplanerna behandlas frågan om ny- eller utbyggnad av flygplatser.

Länsstyrelserna i Stockholms och Uppsala län diskuterar allmänt frågan om den framtida lokaliseringen av flygverksamheten i Stockholmsregionen. Länsstyrelsen i Södermanlands län anser att länet har så goda förbindelser med kringliggande flygplatser att det inte finns något behov av någon större flygplats i länet. Markförbindelserna med Arlanda anses dock behöva förbättras. Länsstyrelsen i Östergötlands län framhåller att en

förbättring av flygkommunikationerna i länet främst vad gäller linjesträckning och tidtabell är önskvärd. Behovet av en ny regionflygplats är stort eftersom de nuvarande arrangemangen vid den existerande länsflygplatsen – Kungsängen – inte enligt länsstyrelsen kan bedömas som tillfredsställande för att tillgodose de framtida behoven. I det fall en ny flygplats byggs bör den enligt länsstyrelsen lokaliseras till området mellan Norrköping och Linköping.

Enligt länsstyrelsen i Jönköpings län finns inte något behov av ytterligare länsflygplatser i länet. Länsstyrelsen anser vidare att den militära flygplatsen i Hagshult utanför Värnamo bör byggas ut och att en klass IV-flygplats bör anläggas i Eckerda utanför Vetlanda. På längre sikt bedömer länsstyrelsen att det finns behov av en klass IV-flygplats i Broaryd i Eksjö-Nässjö-regionen. Länsstyrelsen finner det angeläget att planerna på en klass IV-flygplats i Tranås-regionen inte ytterligare skjuts på framtiden. Länsstyrelsen framhåller att frågan om flygplatslokaliseringar bör övervägas i ett större sammanhang. Länsstyrelsen i Kronobergs län anser att det inte föreligger behov av ytterligare flygplatser med länsflygplatsstandard i länet efter det att den nya flyglatsen i Öjaby utanför Växjö tagits i bruk i september 1975. Länsstyrelsen i Kalmar län anser att samtliga trafikflygplatser i länet fyller mycket viktiga funktioner för såväl näringslivet som allmänheten. Behov av ytterligare flygplatser som medger instrumentinflygning föreligger inte.

Länsstyrelsen i Gotlands län anser att vissa flygoperativa restriktioner bör införas för att minska flygbullerstörningarna i Visby. Enligt länsstyrelsen i Blekinge län synes det trafikunderlag som finns och som torde komma att finnas i länet inte ge ekonomisk bärkraft för mer än en länsflygplats i länet. Länsstyrelsen i Kristianstads län framhåller att de tre flygplatser med länsflygplatsstandard som finns i Skåne ligger så placerade att övervägande delen av båda länens befolkning har mindre än en timmes restid till närmaste flygplats med inrikes linjetrafik. Planer finns på att förlägga en kompletterande lokalflygplats i närheten av Tomelilla. Länsstyrelsen i Malmöhus län anser att en samordning av resurserna på Kastrup och Sturup skulle vara trafikmässigt och ekonomiskt fördelaktigt.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län behandlar frågan om flygplats i Trestadsregionen och det förslag som framlagts av en flygfältskommitté om att anlägga ett flygfält med 1 800 m rullbana i Finngårdsred vid Vänersborg. Länsstyrelsen redovisar vidare de planer som finns på att anlägga en flygplats avsedd för allmänflyg i Lysekil och att bygga ut Näsinge flygplats i Strömstad. Länsstyrelsen i Älvsborgs län menar att länet kommer att vara väl tillgodosett med flygplatser för inrikes linjetrafik när Landvetter blir klart och i det fall Finngårdsreds flygplats byggs. Länsstyrelsen i Skaraborgs län anser att en flygplats med länsflygplatsstandard på sikt kan bli aktuell i länet. En sådan flygplats har preliminärt ansetts böra lokaliseras till Viglunda ca en mil nordost om Skara. Tills vidare bör dock arbetet i länet

inriktas på att bl. a. utnyttja befintliga och planerade flygfält i länet för taxi- och affärsflyg. Länsstyrelsen föreslår att en riksplan för flygtrafiken utarbetas i samband med statsmakternas utvärdering av den regionala trafikplaneringen.

Länsstyrelsen i Värmlands län redovisar det förslag som framlagts av en flygplatskommitté om att bygga en flygplats vid Jäverön som ersättning för den nuvarande länsflygplatsen i Karlstad. Länsstyrelsen finner det rimligt att samtliga regionala centra i länet, utom Krinstinehamn, som på grund av närheten till Karlstad inte har samma behov, på sikt får tillgång till en regionflygplats. Mest angelägen är en utbyggnad i Hagfors- och Säffle/Åmålsregionerna. Länsstyrelsen i Örebro län redovisar planer på att anlägga ett flygfält av klass III-standard i Täby, ca 1 mil sydväst om Örebro, avsett i första hand för taxiflyg och matartrafik. Enligt länsstyrelsen i Västmanlands län innebär närheten till Stockholm och de goda järnvägsförbindelserna att något behov av en flygplats med inrikes linjetrafik inte föreligger. Mer angeläget är en daglig högfrekvent kollektiv markförbindelse mellan länet och Arlanda. Länsstyrelsen anser att frågan om den framtida utbyggnaden av det svenska flygtransportsystemet är av så väsentlig ekonomisk natur att frågan bör planeras i större sammanhang. Länsstyrelsen i Kopparbergs län finner det väsentligt att den överskottskapacitet som finns vid Dala Airport tas i anspråk för bättre förbindelser framför allt på långa avstånd. Härutöver finns behov av turistflygningar till fjällvärlden. Länsstyrelsen i Gävleborgs län konstaterar att i länet finns f. n. ingen regionflygplats. Bl. a. har en sådan flygplats diskuterats i Ljusdal. Länsstyrelsen framhåller angelägenheten av att även övriga regionala centra i den norra länsdelen får tillgång till flygplatser (lokalflygplatser) för i första hand taxi- och privatflyg.

Enligt länsstyrelsen i Jämtlands län är mottagningskapaciteten m. m. vid Östersunds flygplats för liten. En permanent lösning av flygplatsfrågan diskuteras också mellan luftfartsverket, kommunen och landstinget. Behovet av regionflygplatser är f. n. tillgodosett genom flygplatserna i länets regionala centra – Strömsund och Sveg. Länsstyrelsen i Västernorrlands län konstaterar att länet är väl försett med klass II-flygplatser. De förändringar som på sikt kan bli aktuella är främst fler direktlinjer och utökad matarflygtrafik. Länsstyrelsen i Västerbottens län anser det angeläget att Lycksele, Vilhelmina och Storuman inordnas i det inrikes flygnätet. Gunnarns flygfält bör enligt länsstyrelsen erhålla sådan standard att det kan medge instrumentinflygning. En fortsatt utbyggnad av Hemavans flygfält anses vara rimlig.

Länsstyrelsen i Norrbottens län förutsätter att frågan om behovet och lokaliseringen av ett eventuellt flygfält i Arvidsjauområdet samt finansieringen härav behandlas av delegationen för samordning av militära och civila intressen i samband med etableringen av ett fredsförband i Arvidsjaur. Beträffande de regionala centra i länet utan tillgång till flygplats – Kalix och

Haparanda – bör behovet av flygtransporter kunna avvecklas över Luleå/Kalix på ett tillfredsställande sätt. På längre sikt kan en civil flygplats i centrum av fyrkanten (Luleå, Piteå, Älvsbyn och Boden) bli aktuell. När det gäller flygplatser i övriga kommuncentra i främst den östra delen av Norrbottens län har det nuvarande underlaget för flygtrafik bedömts vara så begränsat att en flygplatsutbyggnad inte synes motiverad.

Bilaga 8

Ds K 1975:9 Planering av de svenska hamnarna, sammanfattning av betänkandet och remissyttrandena

Sammanfattning av betänkandet

Inledning

De svenska hamnarna kan delas upp efter huvudmannaskap, varvid kommuner och enskilda företag är de viktigaste ägarkategorierna. I detta bortses från fiskehamnar och småbåtshamnar. De kommunala hamnarna torde regelmässigt vara tillkomna för att fylla ett allmänt samfärdselbehov och står öppna för allmän trafik. De enskilda hamnarna däremot har ofta till syfte att tillgodose endast särskilda behov – i första hand ägarföretagets – medan tillgängligheten för annan trafik är begränsad. Härtill kommer en statlig hamn. I vissa sammanhang förekommer en indelning i allmänna hamnar och lastageplatser, vilken i stort torde svara mot uppdelningen efter ägare.

Planeringen inom hamnväsendet är en fråga för i huvudsak hamnägaren. Det finns f. n. ingen övergripande planering som gör det möjligt att på ett enhetligt sätt samordna och prioritera olika hamnutbyggnadsförslag från trafikpolitiska, regionalpolitiska eller trafikekonomiska utgångspunkter. Investeringar i hamnsystemet har inordnats i samhällsplaneringen genom prövning enligt 136a § byggnadslagen samt vattenlagen.

I enlighet med 136a § byggnadslagen kan efter särskilt beslut av regeringen denna pröva tillkomsten och lokaliseringen av en sådan större hamnanläggning, som är av väsentlig betydelse för hushållningen med energi eller med landets samlade mark- och vattentillgångar. Prövningen är inte obligatorisk och den tar i första hand sikte på miljösynpunkter.

Vattenlagen innehåller bestämmelser bl. a. om byggande i vatten och om grundvattentäkt (2 kap.), om vattenreglering (3 kap.) och om allmän farled och allmän hamn (5 kap.). Förutom att vattenlagen främst är avsedd att reglera förhållandena mellan de olika intressenterna just i det aktuella utbyggnadsområdet, vid t. ex. en hamnutbyggnad är dess tillämpning begränsad till att gälla allmän hamn och till att gälla rätten till själva vattenområdet medan utvidgning och förbättring som enbart avser anordningar på land ligger helt utanför vattenlagens reglering.

Frågan om organisation och planering av hamnväsendet har varit föremål för olika utredningar och ställningstaganden.

År 1949 avlämnade 1944 års hamnutredning sitt betänkande Svensk hamnbyggnadspolitik (SOU 1949:33), vilket bl. a. behandlade frågan om hamnarnas utbyggnadspolitik och behovet av ekonomiskt stöd till hamnarna. Utredningens förslag ledde inte till något konkret ställningstagande. En särskild utredning – hamnbidragsutredningen – fick dock

i uppdrag att bedöma vissa frågor av bidragskaraktär. På grundval av dess förslag fastslog riksdagen år 1957 att avgifterna i hamnarna borde anpassas så att kostnaderna för drift och underhåll samt för sådana utbyggnader, som befanns nödvändiga från trafiksynpunkt, kom att bäras av trafikanterna.

I sitt betänkande De svenska hamnarna (SOU 1969:22) gör hamnutredningen en kartläggning av den nuvarnade hamnsituationen och påtalar behovet av att erforderlig samordning kommer till stånd i fråga om planering, byggande och drift av hamnar och hamnanordningar. Utredningen konstaterar, att samordningsproblemen i första hand är av regional karaktär och med hänsyn härtill aktualiseras frågan om huvudmannaskapet för hamnarna. Som resultat av sina överväganden av olika tänkbara huvudmannaformer stannar utredningen för bildandet av kommunalförbund för hamnverksamhet som det lämpligaste medlet att säkra erforderlig samordning.

Utredningen fullföljer sina tankegångar genom att framlägga en skiss till en indelning av landet i tio hamnregioner med en eller två huvudhamnar – regionhamnar – vardera. Som central instans för att följa upp hamnutvecklingen, för kontroll av samordningen och för rådgivning i främst interregionala samordningsfrågor föreslår utredningen sjöfartsverket.

I anslutning till 1971 års statsverksproposition redogjorde kommunikationsministern för sin syn på utredningens olika förslag.

Departementschefen kunde i stort ansluta sig till utredningens synpunkter och ansåg i likhet med utredningen, att tillskapandet av regionalt lämpligt avgränsade kommunalförbund i åtskilliga fall borde vara ägnat att säkra den nödvändiga samverkan. Han var emellertid inte beredd att biträda utredningens förslag om befogenheter att i särskilda fall framtvinga ett samgående i kommunalförbundets form. I sammanhanget erinrade departementschefen om den regionala trafikplaneringen.

Som en följd av utredningens förslag ändrade sjöfartsverket sin instruktion i syfte att ge verket möjlighet att lämna råd i frågor om lokalisering eller utbyggnad av hamn eller samordning mellan hamnar och verka för att samråd kommer till stånd i sådana frågor (SFS 1971:327).

Hamnutredningen har utöver det ovan redovisade betänkandet även framlagt Förslag till hamnlag (SOU 1974:24). I betänkandet behandlas den författningsmässiga regleringen av hamnväsendet, hamnarnas uppgifter beträffande farleder och farledsanordningar, statens befattning med hamnarnas ekonomi och taxesättning samt prövning av tvister mellan innehavare av allmän hamn och hamnens trafikanter. Utredningen föreslår att hamnlagen bör gälla endast i allmän hamn, dvs. i praktiken kommunal hamn och att kommunallagarna ändras så att nuvarande underställningsplikt beträffande hamntaxor upphör. Sjöfartsverket bör få i uppdrag att följa utvecklingen i fråga om de allmänna hamnarna. Hamnarna bör enligt förslaget åläggas att årligen till sjöfartsverket lämna uppgifter om verkställda eller planerade investeringar, bokslut, kostnadskalkyler för bestämmande av hamnavgifter m. m.

Utredningens förslag till ny hamnlag är f. n. efter remissbehandling under beredning inom kommunikationsdepartementet.

Behovet av en övergripande planering av hamnverksamheten har också uppmärksammats av länsstyrelserna i arbetet med den regionala trafikplaneringen.

I anslutning till utvärderingen av den regionala trafikplaneringen har, inom kommunikationsdepartementet i samarbete med trafikplaneringsutredningen, utarbetats en promemoria (Ds K 1975:9) Planering av de svenska hamnarna med förslag till planeringsordning avseende hamnsystemet. I promemorian framläggs vidare förslag till ett särskilt förfarande för prövning av hamnprojekt.

Över promemorian har efter remiss yttranden avgetts av Svea hovrätt/vattenöverdomstolen, Vänersborgs tingsrätt/vattendomstolen, överbefälhavaren, statens järnvägar (SJ), statens vägverk, sjöfartsverket, luftfartsverket, statskontoret, riksrevisionsverket, statens naturvårdsverk, koncessionsnämnden för miljöskydd, arbetsmarknadsstyrelsen, statens planverk, länsstyrelserna i samtliga län, Centralorganisationen SACO/SR, Landsorganisationen i Sverige (LO), Näringslivets trafikdelegation, Rederiföreningen för mindre fartyg, Svenska fartygsbefälsföreningen, Svenska hamnförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges Speditörförbund, Sveriges redareförening samt Tjänstemännens centralorganisation.

Vissa länsstyrelser har bifogat yttranden från kommuner.

Godsomsättningen i de svenska hamnarna och prognos om den framtida utvecklingen

I promemorian redovisas ingående utvecklingen av godsomsättningen i hamnarna t. o. m. år 1972. Vidare behandlas allmänna utvecklingstendenser inom sjöfarten och hamnväsendet. I anslutning härtill redovisas bedömningar av de framtida godsvolymerna och den tekniska utvecklingen i hamnarna.

Godsomsättningen i de svenska hamnarna har ökat kraftigt under en lång följd av år. I *tabell 1* redovisas godsvolymutvecklingen mellan åren 1950 och 1972.

Tabell 1
Hanterade godsvolymer i de svenska hamnarna mellan åren 1950 och 1972 i milj. ton[1]

År	Lossat	Lastat	Totalt
1950	24,5	18,0	42,5
1960	32,7	26,9	59,6
1965	43,7	33,3	77,0
1970	65,2	45,1	110,3
1972	59,9	44,0	104,8

[1] Den inrikes transporterade volymen redovisad dels som lossat och dels som lastat gods.

Oljeprodukter utgör för ett stort antal hamnar det viktigaste godsslaget. Totalt sett har hanteringen av oljeprodukterna ökat mycket kraftigt och uppgick till sammanlagt 46 milj. ton år 1972. Den årliga ökningstakten mellan åren 1961 och 1972 kan beräknas till 6,5%. En fortsatt ökning är att förvänta inte minst efter tillkomsten av Scanraff. Oljehantering förekommer i flertalet hamnar längs kusten. Omsättningen varierar naturligtvis kraftigt mellan de minsta hamnarna med kanske enbart något eller några tusen ton och de största såsom Göteborg, där ca 18 milj. ton hanterades år 1972.

Skogs- och skogsindustriella produkter utgör för ett stort antal hamnar den viktigaste torrlastvaran. Som en följd av den industriella expansionen inom sektorn har den fartygstransporterade volymen kommit att öka kraftigt och uppgick till ca 9,3 milj. ton år 1972. Härtill kommer transporter med färjor av skogsprodukter som uppskattningsvis uppgick till ca 1,5 milj. ton.

Antalet hamnar över vilka skogsprodukter skeppas minskade från 126 st år 1960 till 87 st år 1970.

Övrigt bulkgods utgör en väsentlig del av den totala hanterade godsvolymen i det svenska hamnsystemet. Gruppen har en heterogen karaktär, men godset har det gemensamt att det transporteras i mycket stora sändningar – i allmänhet hela skeppslaster. De volymmässigt dominerande varuslagen är malmer, råvaror till byggnadsindustrin samt kol, koks och spannmål. Under 1960-talet har den hanterade kvantiteten av det gods som kan hänföras till den rubricerade gruppen ökat från ca 21 milj. ton år 1960 till ca 28 milj. ton år 1970 för att därefter under 1972 sjunka till ca 25 milj. ton. Volymökningen hänför sig i första hand till malm, cement och spannmål.

Övrigt parti- och styckegods utgör en heterogen grupp gods som kännetecknas av att godset i regel sänds i mindre sändningar. Det gäller olika slags verkstadsprodukter, vissa livsmedel, textilier, bearbetat järn och stål etc. Totalt uppgår de i hamnarna hanterade kvantiteterna av berörda varugrupper till ca 6,5 milj. ton år 1972 och har sedan 1960 ökat till ca 1,2 milj. ton. De hanterade kvantiteterna är således förhållandevis begränsade men utgör de värdemässigt viktigaste delarna av utrikeshandeln. Allt större andel av detta gods enhetsbehandlas, vilket ställer speciella krav på hanteringsutrustning i

hamnarna samt på fartygens konstruktion.

Färjegods omfattar i princip alla varuslag, således även de ovan nämnda, men har i promemorian behandlats som en egen grupp. Färjetrafiken över de svenska hamnarna har ökat snabbt under senare år och utgör den utan all jämförelse mest expansiva delen av trafiken i hamnarna. År 1960 transporterades med färjor ca 2,6 milj. ton gods på lastbilar eller järnvägsvagnar. Tillkomsten av nya förbindelser och utvecklandet av ny teknik – inte minst det allt vanligare användandet av container – har medfört att volymen år 1972 ökat till ca 11,5 milj. ton, vilket motsvarar en ökning med 340 % eller ca 13 % per år. Den kraftiga expansionen har bl. a. medfört att flertalet varuslag i större eller mindre omfattning transporteras med färjor.

Utvecklingen har inneburit dels att fler och större färjor insatts på redan 1960 etablerade relationer, dels att trafik öppnats på helt nya relationer. Etablering av nya färjehamnar till ett antal mindre hamnar längs de svenska kusterna har skett parallellt med att volymerna vid de tidigt etablerade hamnarna vuxit kraftigt.

En sammanfattande tablå över de viktigaste hamnarna inom resp. nu behandlad grupp lämnas i *tabell 2*.

Tabell 2
Viktigare svenska hamnar år 1972 fördelade på typ av hanterat gods[1]

Hamn	Olje-produkter	Skogs-produkter	Bulk-gods	Parti- och styckegods	Färje-gods[2]
Karlsborg[3]		x			
Luleå	x		x		
Norrbottens Järnverk			x	x	
Skellefteå	x	x	x	x	
Umeå	x	x	x	x	x
Husum	x	x			
Örnsköldsvik	x				
Domsjö	x	x	x	x	
Köpmanholmen		x			
Väja		x			
Korsta/Tunadal (Sundsvall)		x			
Sundsvall	x			x	x
Kubikenborg			x		
Stockvik			x		
Svartvik				x	
Ortviken	x				
Hudiksvall	x	x			
Iggesund		x			
Söderhamn	x		x		
Sandarne		x			
Ala		x			
Norrsundet		x			
Gävle	x	x	x	x	
Skutskär	x	x			
Hargshamn			x		
Hallstavik	x	x			

Hamn	Olje-produkter	Skogs-produkter	Bulkgods	Parti- och styckegods	Färjegods[2]
Grisslehamn					
Norrtälje					
Kapellskär					x
Stockholm	x	x	x	x	x
Nynäshamn	x				x
Stora Vika			x		
Köping	x		x	x	
Västerås	x		x	x	
Södertälje	x	x		x	
Oxelösund	x		x	x	
Norrköping	x	x	x	x	
Västervik	x	x			
Oskarshamn	x	x			x
Jättersön (Mönsterås)		x			
Kalmar	x	x	x	x	x
Färjestaden					x
Degerhamn			x		
Furillen			x		
Slite	x		x		
Visby	x			x	x
Karlskrona	x		x	x	
Ronneby		x			
Karlshamn	x	x	x		
Sölvesborg	x			x	
Åhus	x	x		x	
Ystad	x	x	x	x	
Trelleborg	x		x	x	x
Limhamn	x		x		x
Malmö	x		x	x	x
Lomma			x		
Landskrona			x	x	x
Kopparverkshamnen			x		
Helsingborg	x	x	x	x	x
Halmstad	x	x		x	x
Falkenberg	x			x	
Varberg	x	x	x		x
Göteborg	x	x	x	x	x
Trollhättan			x		
Lidköping	x		x	x	
Otterbäcken			x		
Kristinehamn	x	x		x	
Karlstad	x	x		x	
Stenungsund	x				
Uddevalla	x	x	x	x	
Lysekil		x		x	

[1] Utöver de redovisade hamnarna förekommer i vissa fall betydande hantering vid enskilda lastageplatser utan godkänd taxa.

[2] Av statistiska skäl har gods som sänds med färjor redovisats speciellt. I de kvantiteter som transporterats med färjor finns såväl skogsprodukter som parti- och styckegods etc.

[3] En betydande del härav har efter år 1972 flyttats över till Haraholmen i Piteå.

Vad gäller sjöfartens allmänna funktionella utvecklingsdrag konstateras i promemorian att i fråga om oljetrafiken den snabba volymökningen krävt en motsvarande kraftig utbyggnad av oljehamnar längs kusten och även en omfattande nyanskaffning av fartyg. Storleken på de fartyg som transporterar råolja från producentländer till raffinaderier i Europa har under en lång rad av år successivt ökat. Nybeställningarna av råoljefartyg vid världens olika varv visar dock att en fortsatt tonnageökning inte är att vänta men att fartyg upp mot 400 000 ton dw kommer att transportera råolja även till Sverige fram mot 1980. När det gäller produktfartyg har likaledes tonnaget ökat snabbt i storlek. Beroende på avståndet mellan raffinaderi och kustdepå används fartyg från ca 1 000 ton upp till ca 40 000 ton dw.

Med hänsyn till fartygens successivt ökade storlek har utrustningen för oljehantering i hamnarna blivit allt kostsammare. Större krav ställs härvid på pumpkapacitet och lagringsmöjligheter samtidigt som säkerhetsriskerna alltmer observeras.

När det gäller övriga bulkvaror sker huvudparten av transporterna i fasta relationer från råvaruleverantörer till förbrukare. Bulktransporterna kan därför i allmänhet rubriceras som en form av systemtransporter med ofta specialbyggda fartyg och speciell hanteringsutrustning. Någon enhetlig fartygstyp eller fartygsstorlek används inte utan fartyg från några hundra ton dw upp till över 100 000 ton dw utnyttjas. Den hittillsvarande utvecklingen har dock gått mot allt större fartyg, framför allt vad gäller de mer långväga relationerna. Hanteringen av bulkvarorna i hamnarna varierar för olika varuslag. Genomgående är att de manuella momenten försvunnit och ersatts med skilda former av mekaniska uppfordringssystem. Kranlyft med skopor har delvis ersatts av sug- och pumpsystem, varigenom godset transporteras i rör eller på band från fartyg till depåer, upplag eller silos. En mängd olika lösningar har härvid kommit till användning som en följd av en snabb teknisk utveckling.

De varor som transporteras som parti- och styckegods utgör i första hand skogsprodukter av olika slag, järn och stål samt annat pallat, slingat eller buntat gods i stora partier. I många fall transporteras dessa varor i reguljär linjefart (jfr. nedan). Eftersom dessa godsslag är förhållandevis högvärdiga är fördelarna med mycket stora sändningar begränsade. Även vid betydande stordriftsfördelar vid fartygsdriften antas i promemorian att den optimala sändningsstorleken torde medföra att endast i undantagsfall fartyg över 10 000 ton dw är lämpliga.

Partigodshanteringen har genomgått en snabb effektivisering och rationalisering. Det första steget i denna utveckling var att godset alltmer började läggas på pall från att tidigare enbart varit slingat. Nästa led blev att utnyttja storpall eller färdigbuntade paket. Fortfarande används de olika formerna med hänsyn till befintlig utrustning och fartygsbestånd. Ett genomgående drag är dock att allt större enheter färdigbehandlas och lyfts ombord.

En stor del av detta gods transporteras som nämnts av den konventionella linjesjöfarten och med lo/lo-fartyg. Denna trafik har genomgått en omfattande förändring under de senaste tio åren. Bl. a. har linjenäten genom världshandelns expansion allt mer byggts ut och fartygens storlek och hastighet ökat. Härtill kommer att den kortväga konventionella linjesjöfarten i allt större utsträckning kommit att ersättas av färjetrafik.

Den transoceana linjesjöfarten ombesörjs alltmer av containerfartyg, varvid de vanligaste lastutrymmena uppgår till 800 á 2 000 20'container, vilket motsvarar ett dödviktstal mellan 17 000 ton och 35 000 ton.

Vad gäller färjetrafiken har i sjöfartsverkets petita för budgetåret 1974/75 föreslagits att som färjor benämna alla i reguljär (allmän) trafik insatta ro/ro-fartyg i närtrafik (minst en rundresa per vecka). Med dessa skulle även jämställas feederfartyg med liknande turlista, men baserade på lo/lo- och containertrafik.

Den snabba trafikökningen i fråga om färjetrafik har skett samtidigt som fartygsbeståndet förnyats. Härvid har tonnagestorlekarna höjts och fartygens prestanda i övrigt kraftigt förbättrats.

I fråga om de framtida godsvolymerna refereras i promemorian till prognoser utförda dels av kommunikationsdepartementet, dels av sjöfartsverket.

Kommunikationsdepartementets prognos, som utarbetats i samarbete med trafikplaneringsutredningen, och redovisats i Transporter i Sverige (Ds K 1975:4) uppskattar den inrikes gående fartygstrafiken för år 1980 till 22 á 25 milj. ton och för år 1990 till 30 á 36 milj. ton. För utrikeshandeln skattas volymerna till 86 á 98 milj. ton år 1985. Färjetrafiken beräknades år 1980 komma att uppgå till 15 á 20 milj. ton.

Sjöfartsverket har i en prognos för år 1980 och 1985 låtit göra en bedömning av framtida hanterade volymer över hamnarna (exkl. färjetrafiken).[1] Av prognosen framgår att de hanterade volymerna skattas till 136 á 170 milj. ton för år 1980.

Som komplement till denna prognos har sjöfartsverket för färjetrafikens del angivit 35 milj. ton år 1980. Tillsammans med de ovan angivna prognostalen anger sjöfartsverket för år 1980 en total volym om 160 á 185 milj. ton. Sjöfartsverkets prognos är således betydligt högre än departementets, vilket i första hand sammanhänger med skilda bedömningar i fråga om olje- och färjetrafikens framtid.

Med hänsyn till att skilda prognosår används kan ingen entydig summering göras. En uppskattning som görs i promemorian ger dock vid handen att de totala volymerna som kommer att hanteras i det svenska hamnväsendet kan beräknas uppgå till 140 á 160 milj. ton år 1980.[2]

[1] Prognosen är utförd av K. och S. Godlund.

[2] I detta sammanhang är de inrikes transporterade godsvolymerna räknade två gånger eftersom de hanteras två gånger i svenska hamnar.

Enligt promemorian torde ett väsentligt inslag i den framtida trafikmässiga och tekniska utvecklingen bli att söka reducera den totala transporttiden, vilket i sin tur förutsätter snabbare fartyg och rationellare hantering i hamnarna. Härigenom ökar också sjöfartens möjligheter att konkurrera med landtransporterna, eftersom för dessa senare i allmänhet svårigheter föreligger att ytterligare reducera transporttiderna. Denna allmänna konkurrensförstärkning för sjöfart torde vidare, enligt promemorian, komma att gynnas av den nu bedömda utvecklingen av energikostnaderna.

Det finns således faktorer som medverkar till att stärka sjöfartens ställning i förhållande till landtransportalternativ. Samtidigt gäller att en ökad samverkan i olika former mellan sjöfart och landtransportmedel blir nödvändig. Detta möjliggörs inte minst av att allt större andel av godsmängderna – utom vissa bulkvaror – enhetsbehandlas och härigenom blir lätthanterliga vid omlastningen.

En sådan utveckling kan medföra en fortsatt expansion av färjetrafik och trafik med mer renodlade containerfartyg såväl av lift-on/lift-off- som roll-on/roll-off-karaktär. Förutsättningarna för sådan trafik kan enligt promemorian bedömas som goda vad gäller Sveriges handel med samtliga länder i norra Europa. Härtill kommer den fortsatta utbyggnaden av den transoceana containertrafiken, där möjligheterna till direktanlöp i svensk hamn även framgent är goda.

I promemorian förutses att bulkgods samt stora delar av partigodset i framtiden i allt högre grad kommer att transporteras med olika typer av specialfartyg.

Uppenbart är att konventionell hantering är dyrbar och tidskrävande, vilket medför att sjöfartens konkurrensmöjligheter inom ramen för denna form av trafik är begränsad. Det torde stå klart att rationalisering i olika former med nya kranar, rullband etc. erfordras samtidigt som verksamheten i övrigt inom hamnområdena måste förbättras.

Hamnväsende och hamnpolitik i vissa länder

I promemorian redovisas planeringsordningen rörande hamnväsendet i Danmark, Norge, Finland, Västtyskland, Holland, Frankrike och Storbritannien. Genomgången visar att hamnpolitiken i allmänhet är betydligt mer inriktad mot en överordnad planering än vad som är fallet i Sverige. Orsakerna härtill är flera och sammanhänger med dels resp. lands allmänna planeringstraditioner, dels hamnarnas huvudmannaskap.

I promemorian pekas på den planeringsordning som tillämpas i Storbritannien och som är baserad på i princip samma institutionella förhållanden som i Sverige. Ett centralt organ – NPC – granskar alla investeringar i hamnprojekt överstigande en investeringssumma av 1 milj. pund.

Även det danska förslaget till ny hamnlag är enligt promemorian värt

uppmärksamhet eftersom detta innebär att en nationell hamnplan skall utarbetas och att treåriga investeringsplaner för större anläggningar skall framläggas.

I Norge och Finland pågår en omfattande planering av hamnväsendet inom ramen för en trafikplanering som har stora likheter med den svenska regionala trafikplaneringen.

Vad gäller planeringen i Västtyskland, Holland och Frankrike är denna nära kopplad till det förhållandet att delstater eller stater direkt eller indirekt genom ägandefunktioner kan påverka utvecklingen av hamnarna. Dessa ingår därför som en viktig del av de överordnade myndigheternas allmänna regional- och näringspolitiska strävanden.

Allmänna överväganden rörande planeringsordning och huvudmannaskap inom hamnväsendet

I promemorian behandlas bristerna i den nuvarande planeringsordningen inom hamnväsendet och det konstateras bl. a. att behovet av samplanering med andra aktiviteter inom kommunerna har ökat väsentligt. Medvetenheten om detta behov anses också ha ökat, samtidigt som de reella möjligheterna till en vidgad planering ofta saknas genom den existerande besluts- och planeringsordningen.

I promemorian redovisas tre olika problemområden, vilka anses motivera en långsiktig överordnad planering.

Genom det geografiskt splittrade och decentraliserade hamnsystemet samt det stora antalet huvudmän konkurrerar de olika hamnarna med varandra. Denna konkurrens är olika hård för olika varuslag och för olika delar av landet. Medan konkurrensen mellan olika hamnar vad gäller vissa tunga massgodstransporter – malm, järn, cement, kol och koks m. m. – i allmänhet är begränsad, är den för andra produkter påtaglig. Denna konkurrens kan leda till en överkapacitet och ett icke helt rationellt utnyttjande av befintliga resurser som även kan framkomma genom att olika verksamheter ger varierande grad av ekonomiskt utbyte för hamnförvaltningarna.

Den andra typen av problem sammanhänger med nuvarande huvudmannaskap i hamnväsendet och sambandet mellan upplanden och kommunernas avgränsningar. I de flesta fall utnyttjas en hamn av transportintressenter inom ett vidare område än den egna hamnen, och hamntjänsternas betydelse sträcker sig uppenbarligen lika långt som godsets väg från produktion till konsumtion. Nuvarande lagstiftning ålägger dock inte en kommun skyldighet att anordna eller vidareutveckla en hamn vilket kan försvåra en rationell investeringspolitik.

Det tredje området där nuvarande planeringssituation kan medföra problem gäller ansvarsfördelningen mellan stat och kommun. Staten som ansvarig för huvudparten av vägar och järnvägar ställs

sålunda ofta inför fattade beslut när det gäller investeringar i hamnanläggningar och måste åtaga sig följdinvesteringar utan att i egentlig mening ha kunnat påverka de primära lokaliseringsbesluten.

För att undvika de i samband med nuvarande huvudmannaskapsförhållanden existerande olägenheterna har samordningslösningar i olika sammanhang presenterats. Dessa refereras och kommenteras i promemorian.

Bl. a. har frågan om ett förstatligande av hamnarna aktualiserats. De allmänna kommunala hamnarna skulle därmed få i princip samma ställning som de allmänna vägarna och järnvägarna.

Ett annat alternativ är att överföra hamnarna till landstingskommunerna. I sammanhanget har framhållits att områden inom vilka behovet av regional samordning av hamnverksamheten gör sig gällande, endast undantagsvis sammanfaller med landstingskommunerna.

Ett ytterligare alternativ som diskuterats är inrättandet av autonom förvaltning inom hamnverksamheten.

En annan möjlighet till samrodning är genom kommunalförbund eller avtal.

I promemorian framhölls att en samordnad investerings- och planeringsverksamhet även kan åstadkommas genom statligt etableringssamråd eller tillstånd för hamnanläggningar. Vad gäller samrådsförfarandet skulle detta i princip kunna liknas vid de samråd som f. n. krävs vid vissa större investeringar i de tre storstadsregionerna. På motsvarande sätt skulle en statlig prövning av hamnetableringar kunna sägas vara en parallell till prövningen enligt 136a § byggnadslagen.

Förslag till principiell uppbyggnad av hamnsystem

Med den ökade betydelse som sjöfarten och därmed förknippad hamnverksamhet kommer att få i det framtida transportförsörjningssystemet framstår det enligt promemorian som i hög grad angeläget att hamnsystemet får en lämplig utformning. Härvid måste beaktas de krav som ställs från näringspolitisk, regionalpolitisk och transportpolitisk synpunkt.

I promemorian konstateras att behovet av samplanering av hamnverksamheten har ägnats betydande uppmärksamhet inom ramen för den regionala trafikplaneringen. Målsättningen vad gäller hamnarna har i denna planering angetts vara, att med utgångspunkt från olika närings- och regionalpolitiska synpunkter, trygga en rimlig transportförsörjning i landets olika delar.

Med utgångspunkt häri samt med beaktande av de erfarenheter från denna planering konstateras i promemorian att hamnutbyggnad och hamnplanering i någon form bör inordnas i samhällets mer övergripande planering. Detta motiveras i första hand av behovet att samordna dels trafikinvesteringar sinsemellan, dels trafikinvesteringar med annan samhällsutbyggnad.

Nuvarande ordning medger dock i allmänhet inte en sådan samordnad syn på utbyggnadsfrågorna.

Vidare bör enligt promemorian de riktlinjer som fastlades inom den regionala trafikplaneringen kunna gälla i de fortsatta övervägandena rörande den framtida hamnstukturen.

Med hänsyn till de behov av hamnkapacitet som föreligger längs den svenska kusten är det önskvärt med ett väl utbyggt hamnväsende. Samtidigt pågår en koncentration av hamnverksamheten till allt färre hamnar. Det bör därför enligt promemorian eftersträvas att på sikt erhålla ett antal hamnar längs den svenska kusten som är så stora och utvecklingsbara att de kan motverka en spontan utveckling mot en än mer accentuerad hamnkoncentration. Därvid bedöms enligt promemorian de diversifierade hamnarna komma att fylla en viktig roll. Utöver dessa diversifierade hamnar understryks behovet av ett stort antal specialhamnar för skilda transportuppgifter.

Av särskild vikt framstår att successivt finna den mest lämpliga avvägningen mellan de mer diversifierade hamnarna och de olika specialhamnarna. En utformning av det framtida hamnsystemet enligt denna ordning behöver enligt promemorian inte innebära några markerade avvikelser från den utveckling som pågått under en lång rad av år.

Mot denna bakgrund föreslås att som allmän princip för det svenska hamnväsendets utformning bör gälla att för den mer diversifierade verksamheten denna bör inriktas mot vissa lämpliga hamnar medan för övriga en specialisering är önskvärd i syfte att knyta hanteringen av ensartade godsvolymer nära till produktionen.

Denna allmänna princip innebär att de hamnar och lastageplatser som specialiserat sig på i första hand utskeppning av någon eller några varuslag bör kunna fortsätta att utvecklas i takt med produktionens förändringar och transportsystemets uppbyggnad i övrigt medan i övrigt den huvudsakliga volymexpansionen äger rum i ett mer begränsat antal hamnar.

Förslag till framtida hamnstruktur

I promemorian konstateras att hamninvesteringar i regel är långsiktiga och att några större omfördelningar av hamnstrukturen knappast blir möjliga under överskådlig tid. När det gäller att diskutera en framtida struktur måste därför de befintliga hamnarna bilda utgångspunkt. Vidare framhålls att den rådande industriella fördelningen samt förutsedda förändringar härvidlag måste beaktas.

Inom ramen för den regionala trafikplaneringen har som tidigare framgått länsstyrelserna fått i uppdrag att diskutera det framtida hamnväsendet inom resp. län. En analys av en ändamålsenlig utbyggnad av det svenska

hamnväsendet med särskild tonvikt lagd på önskemålet att samordna utbyggnaden med olika regionalpolitiska strävanden har därför ansetts kunna knyta an till de skilda länsstyrelsernas syn på olika hamnstrukturella frågor.

Med utgångspunkt häri refereras i promemorian de förslag som länsstyrelserna framlagt i sina resp. trafikplaner.

Länsstyrelsen i Norrbottens län behandlar i första hand de hamnar som bedöms som utvecklingsbara, dvs. hamnarna i Luleå och Piteå (Haraholmen). En koncentration av året-runt-trafiken till dessa hamnar förordas. Luleås hamn förväntas expandera kraftigt bl. a. som en följd av de transportbehov som Stålverk 80 ger upphov till. Härigenom kommer Luleås hamns ställning som centralhamn i Norrbottens län att ytterligare accentueras.

Hamnverksamheten i Piteå har förskjutits till Haraholmen som utvecklats till länets viktigaste hamn för skogsprodukter. En fortsatt koncentration av utskeppningen av länets skogsprodukter till Haraholmen är att förvänta enligt länsstyrelsen.

Härutöver behandlas i planen även hamnverksamheten i Karlsborg varvid en fortsatt begränsad godshantering tillstyrkes.

Länsstyrelsen i Västerbottens län behandlar i endast mycket begränsad omfattning hamnfrågorna. I första hand påtalas behovet av linjetrafik över länets hamnar. Vidare framhålles betydelsen av att sjöfarten kan upprätthållas kontinuerligt under hela året.

I trafikplanen för Västernorrlands län framhålls att länets hamnar i stort motsvarar de krav som f. n. ställs från näringslivets och sjöfartens sida. Enligt länsstyrelsen finns behov av tre vinterskeppningshamnar nämligen Sundsvall, Örnsköldsvik samt någon hamn i Ådalen. Över dessa hamnar och även över vissa andra – i första hand lastageplatser – bör industrins produkter till och från länet med fördel kunna hanteras.

I Gävleborgs län finns tre kommunala hamnar samt sju lastageplatser. Trafikplanen behandlar i första hand de kommunala hamnarna.

Hamnen i Gävle har stor betydelse för ett stort omland. Genom gjorda och planerade investeringar bör hamnens ställning ytterligare förstärkas. Hamnen i Söderhamn utgör enligt länsstyrelsen en naturlig in- och utskeppningshamn för industrierna i Hälsinglands södra del. En fortsatt utbyggnad av hamnen är enligt länsstyrelsen av största vikt.

Hamnen i Hudiksvall har i första hand betydelse för skogsindustrin och dess ställning och tekniska möjligheter att hantera de aktuella godsmängderna bör tryggas.

Länsstyrelsen i Uppsala län inleder med att konstatera att hamnsystemet totalt sett bör byggas upp kring ett antal regionhamnar kompletterat med specialhamnar av olika slag. Länet tillhör i mass- och partigodshänseende tre olika hamnregioner i vilka Gävle, Västerås och Stockholm utgör regionhamnar. Vad gäller hamnarna i det egna länet behandlas i planen

Skutskär och Hargshamn. Härav har enligt länsstyrelsen Hargshamn de bästa förutsättningarna att utvecklas. Av särskilt intresse anser länsstyrelsen vara möjligheterna till tackjärnshantering i hamnen samt en järnvägslinje till Finland.

Länsstyrelsen i Stockholms län behandlar hamnfrågorna förhållandevis kortfattat eftersom dessa har utförligt behandlats i en interkommunal länshamnsutredning. Denna utredning har bl. a. föreslagit bildandet av ett hamnbolag. Nya investeringar krävs enligt länsstyrelsen främst i Stockholms och Kapellskärs hamnar.

I trafikplanen för Västmanlands län konstateras att fartygstrafiken är koncentrerad till Västerås och Köpings hamnar. Hamnen i Västerås bedöms ha en viss överkapacitet som dock förväntas bli ianspråktagen när Mälarleden byggts färdig. Även för Köpings hamn förväntas ny trafik av samma skäl. Mot bakgrund av den delvis nya situation som de båda hamnarna kommer att befinna sig i när Mälarleden är utbyggd understryker vidare länsstyrelsen önskvärdheten av att ett nära samarbete mellan hamnarna etableras.

Länsstyrelsen i Örebro län konstaterar helt naturligt att hamnarna inom länet har en mycket begränsad varutrafik och att därför för länets vidkommande hamnfrågorna måste ses i ett större interregionalt sammanhang. De för länets näringsliv viktigaste hamnarna är Göteborg, Oxelösund och Norrköping.

Länsstyrelsen i Södermanlands län behandlar i första hand utbyggnadsbehoven för hamnen i Oxelösund. Denna hamns betydelse förväntas öka som en följd av utbyggnaden av järnverket samt anläggandet av bergrum för oljelagring. Även annat massgods kan förväntas komma att skeppas i ökad omfattning över hamnen som en följd av de olika utbyggnaderna.

I trafikplanen för Östergötlands län behandlas i första hand hamnen i Norrköping. Denna hamn bedöms ha goda utvecklingsmöjligheter och flera av de viktigare godsslagen över hamnen förväntas öka i volym. Detta gäller bl. a. olika skogsindustriella produkter, jordbruksprodukter och jordbruksförnödenheter samt petroleumprodukter. Däremot bedöms styckegodstrafiken komma att stagnera. För dessa produkter har skett en koncentration till i första hand västkusthamnarna – inte minst till färjehamnar – som torde vara svår att bryta enligt länsstyrelsen.

Länsstyrelsen i Kalmar län behandlar i första hand hamnarna i Kalmar, Oskarshamn och Västervik. Samtliga dessa hamnar bedöms ha goda utvecklingsmöjligheter inom sina resp. specialområden. Kalmars hamn är länets huvudhamn för oljeprodukter och har även betydande hantering av skogsprodukter och jordbruksprodukter. Oskarshamn har alltmer utvecklats till en hamn för export av trävaror vilket även är ett viktigt varuslag i hamnen i Västervik. De hamnar i länet som därför i första hand bör bli föremål för eventuella investeringar är dessa tre. Utöver dessa hamnar behandlas i planen även vissa smärre specialhamnar. Särskilt intresse ägnas även färjetrafiken med Gotland. Länsstyrelsen understryker härvid att trafiken mellan Kalmar

län och Gotland även i framtiden bör vara koncentrerad till Oskarshamn.

Länsstyrelsen i Gotlands län behandlar i första hand färjetrafiken och fastslår att hamnarna i Visby och Kappelshamn på sikt bör utgöra Gotlands färjehamnar. Hamnarna i Klintehamn och Slite bör utnyttjas för färjetrafik endast så länge detta är förenligt med dessa hamnars funktion som godshamnar. I övrigt bör Visby, Klintehamn, Slite och Ronehamn vara godshamnar varvid oljetrafiken bör samlas till Visby och Slite.

I trafikplanen för Blekinge län behandlas utvecklingsmöjligheterna för länets fyra viktigaste hamnar. Karlskrona är och förväntas även vara i första hand en hamn för petroleumprodukter. Möjligtvis kan även en färjetrafik etableras. Hamnen i Ronneby är i första hand inriktad mot trävaruexport medan hamnen i Karlshamn – länets största hamn – ombesörjer lossning av petroleumprodukter och utskeppning av skogsprodukter. Genom en omfattande utbyggnad under senare år har hamnen i Karlshamn erhållit goda utvecklingsmöjligheter. Hamnen i Sölvesborg har störst betydelse som införselhamn för plåt till Volvos Olofströmsverk. Härtill kommer en icke obetydlig utförsel av pappersmassa. Mot bakgrund av de fyra hamnarnas olika utvecklingsmöjligheter konstaterar länsstyrelsen att en samordning är eftersträvansvärd och att transportmässiga stordriftsfördelar bör tillvaratagas.

I trafikplanen för Kristianstads län konstateras att det i länet finns hamnar i Åhus, Simrishamn, Brantevik, Skillinge, Båstad och Torekov. Av dessa är Åhus viktigast och har bäst utvecklingsmöjligheter.

I Malmöhus län finns några av landets största hamnar såsom hamnarna i Malmö och Helsingborg. I trafikplanen redovisas dock ingen särskild uppfattning om hamnsystemets utformning.

Länsstyrelsen i Hallands län behandlar de halländska hamnarnas betydelse för såväl det egna länets näringsliv som för näringslivet i delar av Kronobergs, Jönköpings och Älvsborgs län. Hamnen i Halmstad har successivt byggts ut och är i första hand inriktad mot införsel av oljeprodukter och utförsel av skogsprodukter. Genom utfyllnader har nya markarealer skapats som möjliggör en fortsatt expansion. Hamnen i Falkenberg har störst betydelse för jordbruksnäringen och har genomgått en snabb expansion. Även över hamnen i Varberg hanteras betydligt ökade godsvolymer som en följd av bl. a. Väröbruks tillkomst. Härtill kommer färjetrafiken till Danmark. De nämnda hamnarna har enligt länsstyrelsen genomgått en snabb utveckling och förväntas även komma att expandera framledes.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län konstaterar inledningsvis att ett ställningstagande till hamnutbyggnadsfrågor bör ske samlat för större regioner än länen eftersom hamnarna i skilda län ofta konkurrerar om samma godsunderlag. Vad gäller Göteborgs hamn påpekar länsstyrelsen att hamnen har betydelse för näringslivet i hela riket och det är ett riksintresse att den transoceana linjetrafiken även fortsättningsvis upprätthålles över hamnen. Även i övrigt har hamnen goda utvecklingsmöjligheter och länsstyrelsen pekar särskilt på förutsättningarna i Göteborg att ta emot

djupgående tanktonnage. Vad gäller Uddevalla hamn påpekar länsstyrelsen att godsvolymerna torde komma att öka vilket medför behov av utbyggnad av hamnanläggningarna. Det lämpligaste läget för en sådan utbyggnad torde vara det s. k. Sundsområdet. Länsstyrelsen behandlar även hamnen vid Wallhamn och fastslår att denna hamn även fortsättningsvis bör inriktas på t. ex. import och export av bilar och containeriserat gods. Hamnarna i Brofjorden och Stenungsund är helt avhängiga petroindustrins resp. den petrokemiska industrins utveckling. Hamnen i Lysekil bedöms ha begränsade möjligheter att attrahera gods. Slutligen behandlar länsstyrelsen de potentiella möjligheter som finns för hamnlägen för mycket stort tonnage.

I trafikplanen för Skaraborgs län påpekas behovet av fördjupning av hamnarna i Mariestad och Otterbäcken samt önskvärdheten av ett vidgat samarbete hamnarna emellan. Vidare understryks önskvärdheten av att en utbyggnad av Göta kanal kommer till stånd.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län påpekar inledningsvis de förbättrade förutsättningar som erhållits genom utbyggnaden av bl. a. Trollhätte kanal. Vad gäller hamnar inom länet koncentreras intresset till hamnarna i Åmål, Vänersborg, Köpmansbro och Trollhättan. Av de utbyggnadsplaner som finns för dessa hamnar vill länsstyrelsen förorda en utbyggnad av hamnarna i Åmål och Trollhättan.

Slutligen har länsstyrelsen i Värmlands län behandlat vänersjöfarten och de värmländska hamnarnas konkurrenssituation. Länsstyrelsen ägnar särskilt intresse åt frågan om vintersjöfart och behov av koncentration av hamnverksamhet vintertid till hamnarna i Karlstad, Kristinehamn, Gruvön och Skoghall. Länsstyrelsen pekar vidare på den utbyggnad som ägt rum i hamnen i Karlstad och den kapacitet som där nu finns för ytterligare godshantering. De viktigaste varuslagen i hamnen är skogsprodukter och petroleumprodukter. Även i hamnen i Kristinehamn hanteras främst dessa produkter. Hamnen har nyligen byggts ut och har en god kapacitet.

Som framgått av ovanstående har de olika länsstyrelserna ägnat varierande grad av intresse och utrymme åt hamnfrågorna. Även i de fall hamnsystemen i resp. län behandlats förhållandevis utförligt har dock ofta länsstyrelserna inte tagit ställning till olika utbyggnadsalternativ.

I andra fall, exempelvis i trafikplanerna för Norrbottens, Västmanlands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs och Värmlands län redovisas dock ställningstaganden till olika framförda investeringsprogram och föreslås en mer långsiktig struktur på hamnväsendet.

Den gjorda genomgången av länsstyrelsernas behandling av hamnfrågorna ger dock klart vid handen att frågeställningarna ofta är av sådan natur att de bör bedömas från vidare synpunkter än de regionala.

Vad gäller den framtida hamnstrukturen ger enligt promemorian de regionala trafikplanerna viss vägledning. I övrigt måste bedömningar rörande den struktur som kan bli aktuell grundas på i första hand de generella utvecklingsförlopp som redovisats i promemorian. Härtill kommer övervä-

ganden som gjorts i andra sammanhang, exempelvis inom ramen för hamnutredningens arbete.

Mot denna bakgrund anses i promemorian att den framtida hamnstrukturen bör behandlas med en uppdelning på de nämnda två slagen av hamnar, nämligen diversifierade hamnar och specialhamnar.

När det gäller att söka bedöma vilka hamnar som på sikt är utvecklingsbara i detta avseende och som bör utgöra baspunkter i ett regionalt transportsystem betonas i promemorian att en rad faktorer måste beaktas.

Med den osäkerhet som alltid sammanhänger med framtidsbedömningar är det av väsentlig betydelse att en flexibilitet finns i hamnstrukturen. Den i det följande redovisade genomgången av hamnar som bör kunna fungera som diversifierade hamnar måste därför ses som en allmän perspektivplan som successivt bör prövas och revideras.

Med hänsyn till den funktion en diversifierad hamn bör ha synes enligt promemorian i det svenska hamnsystemet elva hamnar ha förutsättningar att även på sikt fungera som diversifierade hamnar. Dessa är Luleå, Umeå, Sundsvall, Gävle, Stockholm, Västerås, Norrköping, Malmö, Helsingborg, Göteborg och Uddevalla.

Härutöver påpekas att frågan om någon eller några ytterligare diversifierade hamnar längs ostkusten bör bli föremål för fortsatta överväganden.

I promemorian diskuteras vidare utförligt behovet av specialhamnar i olika hamnregioner längs kusten. I varje sådan region förutsätts ett betydande antal specialhamnar.

I Norrbottensregionen dominerar den diversifierade hamnen i Luleå. Härutöver bedrivs hamnverksamhet i Karlsborg och i Piteå.

Hamnen i Karlsborg är en lastageplats för Karlsborgs bruk och används för begränsad skeppning av olika skogsprodukter.

De största godsvolymerna som skeppas över Haraholmen, vilken kan rubriceras som en specialhamn för skogsprodukter, kommer från ASSI:s fabrik Lövholmens Bruk i Piteå. En fortsatt inriktning mot att utveckla Haraholmen till en lasthamn för skogsprodukter i Norrbottens län förespråkas även i den regionala trafikplanen för BD-län.

Hamnsystemet inom Västerbottensregionen omfattar f. n. åtta olika hamnar och lastageplatser.

Umeå hamn har med hänsyn till varusammansättning och dess geografiska belägenhet rubricerats som en diversifierad hamn. Volymmässigt hanteras över Skellefteå dock större volymer, vilket sammanhänger med den gruv- och metallindustri som finns inom Skelleftehamnens omland. Skellefteå hamn kan därför med hänsyn till varusammansättning och allmän inriktning rubriceras som en specialhamn.

Utöver nu nämnda hamnar bedrivs hamnverksamhet i begränsad omfattning vid ytterligare ett antal platser inom regionen.

Hamnväsendet inom Västernorrlandsregionen är mycket välutbyggt och omfattar utöver den diversifierade hamnen i Sundsvall (inkl.

Tunadalsterminalen) även allmänna hamnar i Härnösand och Örnsköldsvik samt ett stort antal lastageplatser.

Hamnarna och lastageplatserna (exkl. Sundsvall) i regionen kan entydigt hänföras till gruppen specialhamnar för ett eller några varuslag. Skogsprodukterna dominerar helt utskeppningen medan införseln består av olika råvaror till skogsindustrin.

Den viktigaste hamnen inom Gävleborgsregionen är självfallet den diversifierade hamnen i Gävle, vars omland sträcker sig in i Kopparbergs och Uppsala län.

Över Söderhamns hamn med lastageplatsen Sandarne skeppas till övervägande del olika skogsprodukter. Även över handelshamnen i Hudiksvall lastas betydande kvantiteter av olika skogsprodukter samt lossas ca 200 000 ton oljeprodukter. Även denna hamn är en viktig specialhamn för i första hand den lokala industrin.

Till hamnarna inom denna region bör även kunna föras Skutskärs hamn i Uppsala län. Denna hamn kan ses som en specialhamn för i första hand produkter från Stora Kopparbergs Bergslags AB.

Antalet hamnar och lastageplatser i vad som definieras som Mälarregionen, dvs. Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Södermanlands och Gotlands län, är mycket stort och svåröverblickbart.

Inom regionen är två hamnar – Stockholms och Västerås hamnar – i det tidigare rubricerade som diversifierade. Dessa hamnar fyller i regionen en väsentlig transportfunktion och har båda ett stort omland för olika varuslag.

Övriga hamnar och lastageplatser är mer eller mindre entydigt inriktade mot hantering av ett visst varuslag eller för något eller några industriers behov. Detta gäller exempelvis hamnarna i Köping, Nynäshamn och Oxelösund i vilka samtidigt de hanterade volymerna är mycket betydande. En fortsatt inriktning och specialisering på de aktuella varuslagen är att förvänta och torde medföra en rationell hantering anpassad till de speciella krav som ställs på större specialhamnar för bulkvaror.

Även i övrigt finns inom regionen ett antal mindre hamnar och lastageplatser som även på sikt kommer att vara av betydelse för den till resp. hamnverksamhet knutna industrin.

Inom Östergötlandsregionen utgör den diversifierade hamnen i Norrköping den helt dominerande centralhamnen för ett helt sortiment varor. De övriga hamnarna är mycket små och torde inte vara utvecklingsbara.

I Smålandsregionen finns inte någon hamn som kan benämnas diversifierad. De viktigaste hamnarna är Kalmar, Oskarshamn och Västervik.

Kalmar hamn är en betydelsefull införselhamn för oljeprodukter och utskeppningshamn för skogsprodukter och spannmål.

Oskarshamns hamn har alltmer utvecklats till en specialhamn för export av

trävaror. Västerviks hamn är en betydande utförselhamn för trävaror och införsel av petroleumprodukter.

Vad gäller övriga hamnar kan dessa betecknas som specialhamnar för enskilda företag. Exempel på sådana hamnar är Blankaholm i Västerviks kommun, Stora Jättersön i Mönsterås kommun och Degerhamns hamn på Öland.

Med en fortsatt specialisering och arbetsfördelning mellan de olika hamnarna i regionen kan behovet av hamnverksamheter komma att tillgodoses utan att någon hamn prioriteras till en centralhamn. Frågan om behovet av en diversifierad hamn längs södra ostkusten bör dock bli föremål för fortsatta överväganden.

Den sydsvenska regionen omfattar i trafikplaneringssammanhang Blekinge, Kristianstads och Malmöhus län.

I regionen finns två hamnar som i promemorian rubriceras som diversifierade, nämligen hamnarna i Malmö och Helsingborg.

Utöver dessa hamnar finns i regionen ett stort antal allmänna hamnar och lastageplatser med betydande kvantiteter av en eller några produkter. I Blekinge län dominerar Karlshamns hamn med betydande införsel av oljeprodukter (ca 1,9 milj. ton år 1973). Härtill kommer en omfattande utskeppning av skogsprodukter. Även Ronnebys hamn domineras av hanteringen av vissa produkter såsom skogsvaror och oljeprodukter. Sölvesborgs hamn utnyttjas som specialhamn av Volvo, Nymölla AB och IFÖ AB. Åhus hamn har betydelse för näringslivet i de nordöstra delarna i fråga om skogsprodukter och jordbruksförnödenheter. Ystads hamn kännetecknas av stark expansion av färjetrafiken. Under 1974 upprättas en järnvägsfärjelinje mellan Ystad och Swinoujcie. Härtill kommer i första hand lossning av oljeprodukter och lossning av skogsprodukter. Trelleborgs hamn präglas likaledes av tågfärjetrafiken som successivt vuxit mycket kraftigt. Utöver denna expanderande verksamhet lossas i begränsad omfattning oljeprodukter och massgods. Limhamns hamn som omsätter ca 1 milj. ton är en utpräglad specialhamn för oljeprodukter och cement. Härtill kommer en snabbt expanderande färjetrafik. Landskrona hamn är en specialhamn för massgods, främst olika råvaror till den kemiska industrin. Specialiseringen torde framgent komma att fortsätta och hamnen följaktligen utvecklas i takt med den lokala industrins behov.

Den västsvenska trafikregionen omfattar enligt anvisningarna till trafikplaneringen N, O, P och R län. I hamnhänseende bör till regionen även föras Värmlands län. I området finns som framgått av tidigare redovisning två diversifierade hamnar, i första hand Göteborg men även Uddevalla. Övriga hamnar i regionen är att betrakta som specialhamnar för olika produkter.

Halmstads hamn har utvecklats snabbt och domineras av hantering av olje- och skogsprodukter bl. a. produkter från Hyltebruk samt gods till och från Halmstads Jernverk. Falkenbergs hamn är i första hand en specialhamn

för mindre kvantiteter bulkgods för byggnadsverksamhet och skogsprodukter. Varbergs hamn har genom Värö bruks tillkomst blivit en betydelsefull exporthamn för skogsprodukter. Härutöver förekommer lossning av oljeprodukter för lokala konsumenter. Även färjetrafiken har ökat under senare år. Hamnanläggningarna i Stenungsund är specialbyggda för petroleumindustrin och kraftverket. I Lysekil bedrivs hamnverksamhet i kommunal regi i Lysekils hamn. Omsättningen är mycket begränsad eftersom det lokala godsunderlaget är svagt. I kommunen tas under 1975 Scanraff i bruk, varigenom såväl införsel av råolja som utförsel av färdiga produkter kommer att ske i mycket stor omfattning.

Den viktigaste hamnen i Vänerområdet är Karlstads hamn som i första hand kan betraktas som en specialhamn för olje- och skogsprodukter. Genom en successiv utbyggnad av terminalverksamheten har goda förutsättningar skapats för hamnen att även framgent vara en viktig specialhamn för skogsprodukter i Värmlandsområdet och vissa angränsande områden. Förutsättningarna att ombesörja trafiken med allt större fartyg har ökat som en följd av fördjupningen av Trollhätte kanal. Hamnen i Lidköping är inriktad mot dels oljeprodukter, dels jordbruksprodukter.

Förslag till framtida planeringsordning inom svenskt hamnväsende

Mot bakgrund av det ovan refererade framläggs i promemorian ett förslag till ny planeringsordning för hamnväsendet. Härvid erinras inledningsvis om behovet av en långsiktig planering som i hög grad avser en samordning av olika planeringsaktiviteter och som i första hand gäller i fråga om investeringsverksamheten.

I detta sammanhang erinras också att – inom ramen för det trafikpolitiska utvecklingsarbetet – stat och kommuner under senare år har fäst allt större vikt vid den långsiktiga, mera övergripande planeringen.

En mer enhetlig planeringsordning inom hamnväsendet kan därför enligt promemorian ses som en naturlig fortsättning av den planering och prövning av olika instanser som redan görs. En sådan planeringsordning kan också ses som ett uttryck för en strävan att låta hamnväsendets utformning knyta an till samhällsplaneringen i övrigt.

Vad gäller formerna för denna planering fastslås i promemorian att i den regionala trafikplaneringen bör hamnväsendets utformning på regional nivå ingå som en naturlig och nödvändig del. Härigenom kan behovet av en återkoppling och avstämning mellan central och regional planering tillgodoses.

Denna planering av hamnväsendet som länsstyrelserna utför innebär inte, att behovet av en översiktlig planering för landets hamnväsende som helhet blir mindre. I stället torde förhållandet vara det motsatta, nämligen att

förutsättningarna för ett meningsfullt planeringsarbete vid länsstyrelserna är att dessa kan hämta vägledning i en sådan översiktlig planering. Å andra sidan kommer en successiv utvärdering av regionala trafikplaner i sig att utgöra en väsentlig beståndsdel i en sådan översiktlig planering av hamnväsendet genom att successivt bidra till en ökad konkretisering hos denna.

Den redovisning av hamnsystemets utvecklingsmöjligheter som gjorts kan därför enligt promemorian ses som en första skiss och ett begynnande led i arbetet att åstadkomma en mera långsiktig, hela landet omfattande, planering av det svenska hamnväsendet.

Den skiss till plan som presenteras i promemorian innehåller således vissa av de moment som på sikt bör ingå i planeringen. Planen bör även enligt promemorian innehålla en analys av volymutveckling, tekniska förändringar etc. för de i hamnsystemet viktigare varuslagen. Planeringen bör ha ett perspektiv på minst 15 à 20 år.

Ansvaret för den angivna planeringen bör enligt förslaget naturligen ankomma på sjöfartsverket.

Enligt förslaget har sjöfartsverket i sitt planeringsarbete att i erforderlig utsträckning samråda med de andra myndigheter, organisationer och verk inom trafikområdet, vilkas verksamhet berörs av hamnplaneringen liksom med myndigheter vilka tillvaratar olika samhällsplaneringsaspekter. Vidare bör samråd i erforderlig omfattning ske med berörda näringslivsintressen.

Förslag till tillståndsprövning

Regionala trafikplaner i förening med en övergripande hamnplanering förväntas redan genom sin existens komma att påverka övervägandena i frågor om olika hamnutbyggnadsprojekt. Vissa mer konkreta medel torde dock enligt promemorian krävas för att säkra att hamnutbyggnaderna sker med tillräckligt beaktande av deras förutsättningar i ett vidare sammanhang och deras återverkningar i olika hänseenden.

Den åtgärd som enligt promemorian synes ge de största möjligheterna att åstadkomma en eftersträvad samordning mellan olika hamnar är att nylokaliseringar och utbyggnader av hamnar över en viss storlek blir föremål för särskild prövning. Det föreslås att denna prövning skall vara tvingande.

Förslaget innebär således att ett tillstånd bör krävas innan en hamninvestering får påbörjas. En hamnägare – eller i särskilda fall annan huvudman – som önskar vidta en investering skall därför ansöka därom hos en statlig myndighet.

Med hänsyn till olika hänsynstaganden, övervägs om prövningen bör ske på regional eller central nivå. I promemorian diskuteras om länsstyrelserna eller sjöfartsverket är den lämpligaste instansen att handha den föreslagna prövningen. Efter en utförlig analys befinns det vara mest ändamålsenligt att sjöfartsverket får denna uppgift med dess tänkta ansvar

för den långsiktiga och övergripande hamnplaneringen.

Sjöfartsverket bör i sin tur företa den ytterligare remissbehandling som bedöms erforderlig. Naturliga remissinstanser är olika trafik-, miljö-, försvars- och planmyndigheter liksom företrädare för berörda näringslivsintressen.

I de fall ansökan bifalls bör möjlighet finnas att knyta olika villkor till utbyggnaden. Det kan gälla utformning och dimensionering, anknytningsmöjligheter, miljöhänsyn och övriga allmänna intressen etc.

Prövningen föreslås avse funktionellt och tidsmässigt sammanhängande projekt som innebär en investering överstigande förslagsvis 4 à 5 milj. kr. Vad gäller de större hamnarnas investeringar bör i de fall dessa endast medför en förhållandevis begränsad kapacitetshöjning sjöfartsverket ha möjlighet att tillämpa ett förenklat prövningsförfarande eller meddela en generell dispens. Sjöfartsverkets beslut skall enligt förslaget kunna överklagas hos regeringen.

Förslaget innebär vidare att sjöfartsverket skall ha möjlighet att i särskilda fall överlämna ett ärende till regeringen för prövning, om detta är motiverat av principiella skäl, projektets omfattning eller liknande. Verket skall därvid till ärendet foga sitt yttrande.

I de fall prövning av en nylokalisering eller utbyggnad också skall ske enligt 136a § byggnadslagen föreslås krävas en samordning mellan denna prövning och den föreslagna prövningen av hamninvesteringar. Liksom tidigare bör i dylika fall regeringen avgöra om en prövning enligt 136a § byggnadslagen skall ske. Beslutar regeringen att en sådan prövning skall äga rum bör den samordnas med den ovan redovisade prövningen genom att sjöfartsverkets funktion i fråga om prövning av hamninvesteringar övertas av regeringen. Sjöfartsverket kommer i sådana fall att fungera som ett remissorgan.

Vattenlagen innehåller bestämmelser om inrättande och utvidgande eller förbättrande av allmän hamn eller farled samt i vissa fall enskild hamn.

Enligt promemorian framstår det som ändamålsenligt att vattendomstolen i de fall en samordning erfordras – med överlämnande av eget yttrande – begär beslut av sjöfartsverket – i stället för som nu av regeringen – i frågan om farleden eller hamnanläggningen bör komma till stånd.

I de fall en ansökan bör prövas enligt alla de tre prövningsinstituten föreslås denna prövning göras av regeringen och således sjöfartsverket enbart vara remissorgan.

Remissyttrandena

Allmänt har förslagen i promemorian mottagits positivt av remissinstanserna. Flera remissinstanser understryker konstaterandet i promemorian att hamnväsendet och dess planering måste sättas in i ett trafik-, närings- och regionalpolitiskt sammanhang.

I promemorian görs en utförlig analys av de faktorer som påverkar hamnarnas utveckling samt ges en redovisning av hamnarnas godsvolymer och olika prognoser. Det statistiska underlagsmaterialet har kommenterats av ett antal remissorgan. I allmänhet finner man redovisningen värdefull och nödvändig. Några remissinstanser såsom *länsstyrelserna i Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus och Gävleborgs län* samt *Svenska hamnförbundet* menar att den gjorda statistikredovisningen kan leda till felaktiga slutsatser. Bl. a. efterfrågas kompletterande material som ingående belyser färjetrafikens betydelse.

Sjöfartsverket påtalar att år 1972 är det sista år för vilket mer fullständig statistik redovisats i promemorian och anför att perioden fram till 1972 var starkt expansiv inom sjöfartsnäringen och att därefter en stagnation inträtt. Mot denna bakgrund kan utvecklingen förmodas bli betydligt långsammare under 1970- och 1980-talen än vad som framgår av de prognoser som redovisas i promemorian. Likartade synpunkter framförs av *Svenska sjöfolksförbundet*. *Svenska hamnförbundet* anser däremot att prognoserna är alltför pessimistiska och man vänder sig särskilt mot den förväntade svaga ökningen i fråga om olje- och färjetrafiken. Även *länsstyrelsen i Värmlands län* anser att prognoserna särskilt vad gäller insjötrafiken är för låga.

I stort sett samtliga remissinstanser understryker behovet av en överordnad planering av hamnväsendet. *Svea hovrätt, Vänersborgs tingsrätt, statens järnvägar, sjöfartsverket, luftfartsverket, statskontoret, riksrevisionsverket, statens naturvårdsverk, arbetsmarknadsverket, statens planverk* och *koncessionsnämnden* och i det närmaste *samtliga länsstyrelser, Svenska hamnförbundet* och *Svenska kommunförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska transportarbetareförbundet* och *Sveriges fartygsbefälsförening* finner således att en övergripande planering av hamnarna är önskvärd. Några remissorgan har tillstyrkt förslaget om en planering utan att närmare kommentera olika delar av detsamma. Detta gäller bl. a. *överbefälhavaren, statens vägverk* och *landsorganisationen (LO)*.

Allmänt framhålls att hamnverksamhet måste ses som en del i samhällsutbyggnaden och att en planering av hamnarna är nödvändig för att erhålla den ur trafik-, närings-, regional- och miljöpolitik lämpligaste fördelningen.

Statens järnvägar anför att investeringsplaneringen för hamnar utan tvekan har stor betydelse för landets totala transportverksamhet. En övergripande planering är härvid givetvis av värde.

Sjöfartsverket framhåller att verket i allt väsentligt delar den grundläggande synen i promemorian på hamnväsendets nuvarande struktur och behovet av

statligt engagemang i den framtida utvecklingen.

Statskontoret anför i sitt remissvar att man i likhet med vad som framhålls i betänkandet anser det som angeläget att en bättre samordning av planeringen såväl mellan olika trafikgrenar som mellan dessa och övriga samhällssektorer åstadkommes. I anslutning härtill bör den övergripande planeringen av hamnväsendet stärkas.

Liknande synpunkter framförs av *riksrevisionsverket* som anser att de viktigaste förutsättningarna för en aktiv trafikpolitik är att alternativa åtgärder tas fram i en väl fungerande transportplanering. Detta medför i sin tur behov av en övergripande planering inom resp. trafikgren.

Länsstyrelsen i Stockholms län anför att gjorda felinvesteringar delvis beror på bristande planering och att i stort sett samtliga kommuner och regionala organ som länsstyrelsen hört är av samma uppfattning.

Även *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* delar uppfattningen om behovet av en hela landet omfattande planering av det svenska hamnväsendet. En sådan riksplan av hamnarna saknas i dag och problemen med överkapacitet i hamnväsendet som följd samt hamnarnas vidsträckta omland med därav följande risker för intressekonflikter, utgör enligt länsstyrelsens mening, goda skäl för en ökad statlig planeringsverksamhet på detta område. Staten har vidare ett direkt ansvar för investeringar i vägar och järnvägar, vilka ofta blir nödvändiga i samband med hamnutbyggnader.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anför liknande synpunkter och understryker särskilt önskvärdheten av att inordna transportförsörjningen i ett större perspektiv och särskilt beakta de närings- och regionalpolitiska målsättningarna. Detta behov av en vidgad planering av hamnväsendet med ett samordnande av transportplanering och övrig samhällsplanering understryks även av övriga norrlandslän.

Behovet av en hamnplanering behandlas utförligt av *Svenska hamnförbundet*. Förbundet finner en samordning av hamnväsendets planering som naturlig. Förbundet är således i grunden positiv till att en samordning kommer till stånd men vill ändock understryka att man samtidigt bör försöka bevara de utomordentligt stora värden som ligger i att hamnarna drivs som företagsekonomiska enheter i intim kontakt med trafikföretag, avlastare och andra avnämare av hamnarnas tjänster.

Även *Svenska kommunförbundet* tillstyrker en övergripande hamnplanering som givetvis även bör beakta regional- och miljöpolitiska frågeställningar. Förbundet understryker särskilt att hamninvesteringar är av så långsiktig natur att de inte får behandlas isolerade från annan samhällsutbyggnad. Det är därför mycket angeläget att undvika för kommunerna kostsamma dubbelinvesteringar och alltför stor överkapacitet i hamnarna.

Svenska transportarbetareförbundet anför, att behovet av en övergripande långsiktig planering och styrning av det svenska hamnväsendet och av samordning av denna med övrig samhällsplanering och samhällsutbyggnad, har sedan länge varit mycket stort. Förbundet delar därför uppfattningen i

promemorian att det, för att uppnå balans mellan utbud och efterfrågan på transporttjänster i hamnarna och för att undvika kostsamma dubbelinvesteringar, är nödvändigt med en långsiktig planering av hamnväsendet.

Även *Sveriges redareförening* finner att en övergripande planering av hamnväsendet är önskvärd.

Målsättningen för en framtida hamnplanering har behandlats av flertalet remissinstanser. I allmänhet understryks nödvändigheten av att beakta närings- och regionalpolitiska synpunkter i den fortsatta planeringen. Denna uppfattning delas av *samtliga länsstyrelser* och även av *statskontoret*.

I övrigt instämmer remissinstanserna i de mål som uppställs i promemorian. *Sjöfartsverket* anför således att utöver de anförda målen bör eftersträvas att hamnarna även i fortsättningen i princip skall drivas så att hamnägarna ej behöver tillskjuta medel för driften av hamnarna. Liknande synpunkter framförs även av *Svenska hamnförbundet* som bl. a. hänvisar till förbundets yttranden i tidigare sammanhang och till förbundets allmänna policyprogram som antogs vid 1974 års förbundsmöte. Avkall från principen om företagsekonomisk lönsamhet bör enligt förbundet göras endast, om det är från samhällsekonomisk synpunkt klart motiverat. Hamnförbundet understryker i detta sammanhang att den viktigaste målsättningen för hamnväsendet är att på bästa sätt tillgodose näringslivets behov av hamntjänster.

I huvudsak instämmer remissorganen i behovet av att åstadkomma en funktionell indelning av hamnarna. Den gjorda indelningen i diversifierade hamnar resp. specialhamnar kan härvid enligt flera remissinstanser tjäna som en lämplig utgångspunkt.

Länsstyrelsen i Blekinge län anför således att den inget har att erinra mot att en framtida hamnstruktur utformas som bygger på att hamnarna indelas i diversifierade och specialhamnar. *Länsstyrelsen i Stockholms län* ansluter sig till samma ståndpunkt men ifrågasätter om inte en ytterligare uppdelning av specialhamnarna i undergrupper bör göras i den fortsatta planeringen. För en sådan uppdelning talar också den ytterligare specialisering av dessa hamnar som torde bli följden av den föreslagna hamnstrukturen. Bland övriga som ställer sig positiva till indelningen bör nämnas *länsstyrelserna i Örebro, Gotlands, Västmanlands, Västernorrlands, Jämtlands och Norrbottens län.*

Statskontoret är i princip positivt till en funktionell indelning men anser att den närmare preciseringen av den funktionella indelningen måste växa fram inom ramen för en fortsatt planering. Liknande synpunkter framförs av *länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs och Kopparbergs län.*

Svenska hamnförbundet har i sitt yttrande utförligt behandlat frågan om diversifierade hamnar och specialhamnar. Förbundet vill inte nu binda sig för någon entydig uppfattning om behovet av en dylik indelning utan understryker att det uppenbarligen rör sig om en mycket viktig avvägningsfråga. Vid en i huvudsak fri trafikkonkurrens blir det rederiers, trafikföretags och

transportkunders ekonomiska bedömningar som på sikt bestämmer trafik- och linjestruktur. Hamnpolitiska åtgärder får endast en begränsad verkan men kan givetvis i kombination med andra åtgärder av typ transportstöd, isbrytarservice o. d. åstadkomma viss styrning. Den avgörande faktorn blir emellertid godstillgång i relation till linjesträckningen. För att kunna bibehålla direkta utrikeslinjer med tillräcklig seglationsfrekvens kan det bli nödvändigt att koncentrera till färre hamnar än enligt promemorians förslag. Detta gäller framför allt direkta transoceana linjer men även europeiska. Om det å andra sidan skulle återuppstå svenska linjer – t. ex. av ro-ro-typ – blir utrymmet för fler hamnanlöp större. Hamnförbundet anser att hela detta frågekomplex måste följas upp och fördjupas i vart fall innan några restriktiva åtgärder vidtas i hamnarna som förhindrar en spontan utveckling.

Några remissinstanser redovisar invändningar mot att dela in hamnarna på föreslaget sätt. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* finner inte att den gjorda uppdelningen fyller någon större funktion i den föreslagna planeringsordningen och *länsstyrelsen i Västerbottens län* avstyrker den framlagda skissen till framtida hamnsystem. Likartade synpunkter framförs av *länsstyrelsen i Gävleborgs län. Länsstyrelsen i Hallands län* anser att indelningen med de risker för en fortsatt koncentrering denna innebär är olämplig. *Länsstyrelserna i Skaraborgs och Värmlands län* slutligen, ifrågasätter det möjliga i att tillämpa den föreslagna indelningen då det gäller Vänerhamnar.

Några länsstyrelser ifrågasätter den koppling som redovisas i promemorian mellan diversifierade hamnar och trafikregioner. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* har i huvudsak inget att invända mot skissen till framtida hamnstruktur men konstaterar att i hamnsammanhang – och även i övrigt – är trafikregionerna inte lämpliga. Detta är särskilt märkbart i Jönköpings län där företagen när det gäller hamnar av naturliga skäl vänder sig åt olika håll. Företagen i länet utnyttjar sålunda till största delen hamnar längs västkusten. Även *länsstyrelserna i Kronobergs och Hallands län* anser trafikregionerna olämpliga och att de inte bör fungera som upptagningsområden för de diversifierade hamnarna.

Vad gäller den skiss till hamnplan som redovisas i promemorian har detta kommenterats av vissa remissorgan. Flertalet är positiva till eller har inget haft att invända mot förslaget vad gäller de diversifierade hamnarna. Detta gäller bl. a. *länsstyrelserna i Stockholms, Göteborgs och Bohus, Örebro, Västernorrlands och Norrbottens län.*

Några länsstyrelser kommenterar indelningen med utgångspunkt i hur enskilda hamnar har redovisats. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* vill understryka den betydelse Göteborgs hamn har för trafikförsörjningen i landet som helhet, vilket bör innebära att hamnen grupperas i en särskild kategori. *Länsstyrelserna i Jönköpings, Kronobergs, Kalmar och Blekinge län* understryker önskvärdheten av att någon hamn längs ostkusten benämns diversifierad och såväl Oskarshamn som Karlshamn föreslås bli rubricerade

som sådan. *Länsstyrelsen i Hallands län* anser att i det fall en indelning görs bör Halmstads hamn ingå bland de diversifierade hamnarna. *Länsstyrelsen i Värmlands län* vill i och för sig inte ta ställning till förslaget i avvaktan på att Vänersjöfartens ställning klarlagts genom den trafikpolitiska utredningen men understryker ändock att en hamn i Vänern bör räknas som diversifierad. *Länsstyrelsen i Västmanlands län* föreslår att även Köping medtas i uppräkningen. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* uttalar tveksamhet över valet av Umeå och kan för sin del även tänka sig Skellefteå som en diversifierad hamn.

Även i fråga om specialhamnarna har vissa länsstyrelser kommentarer. *Länsstyrelsen i Södermanlands län* pekar på att Oxelösund är en specialhamn för fler varuslag än vad som framgått av promemorian. *Länsstyrelsen i Blekinge län* framhåller att Karlskrona hamn bör medtas i förteckningen. Motsvarande framförs av *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* rörande Wallhamn. Det bör även nämnas att *statens naturvårdsverk* understryker det önskvärda i att utveckla ett väl utbyggt system av specialhamnar bl. a. för att därigenom kunna bättre omhänderta avfallsprodukter. Verket ställer sig därför positivt till förslaget.

Som framgått ovan är i stort sett samtliga remissorgan positiva till att en övergripande planering av det svenska hamnsystemet införs. Huvudparten av remissinstanserna ställer sig också positiva till den planeringsordning och det tillvägagångssätt som föreslås, dvs. bl. a. att sjöfartsverket blir ansvarigt och att länsstyrelserna får ett betydande inflytande på planeringen.

Sjöfartsverket, som enligt promemorian föreslås få ansvar för planeringen, anser att förslaget i promemorian väl sammanfaller med verkets egna intentioner och finner det naturligt att verket tar ansvar för planeringen. Verket nämner särskilt att planeringen bör ske i anslutning till den regionala trafikplaneringen och som ett fullföljande av denna. Den hittills vunna erfarenheten av sjöfartsverkets samrådsverksamhet understryker behovet av en organisatorisk upprustning av den centrala planeringen. Ett väsentligt inslag häri måste vara att söka bilda sig en välgrundad uppfattning om hamnväsendets framtida utveckling såsom trafikekonomiska, trafiktekniska och byggnadstekniska förhållanden, expansionsmöjligheter, djupförhållanden, marktillgång, miljöförhållanden m. m. i hamnarna. Särskild uppmärksamhet måste ägnas frågan om hur sjöfartsverket skall få del av planer på nyanläggningar eller utbyggnader på ett tidigt stadium. Sjöfartsverket understryker härvid kravet på sekret behandling av uppgiftslämnarnas information.

Även *statskontoret* anser att planeringen bör handhas av sjöfartsverket. Hamnplanen bör vara uppbyggd kring en plandel för de kommande fem åren och en plandel för nästkommande tioårsperiod. Den förstnämnda plandelen bör väsentligen vara en prioriteringslista som innehåller för perioden angivna

strategiskt viktiga projekt. Planeringsordningen bör vara sådan att hamnplaneringen direkt kan ingå i den regionala trafikplanering som länsstyrelserna utför. Det bör ankomma på sjöfartsverket att utarbeta de närmare anvisningarna för planeringen på regional nivå. Den centrala planeringsmyndigheten ställer med utgångspunkt i de regionalt framtagna planerna och utifrån verkets bedömningsgrunder samman planerna till en riksplan. Denna plan bör på regional och central nivå stämmas av gentemot planerna för landsvägs- och järnvägstrafiken. Detta bör ske genom att planen remitteras till berörda myndigheter. I den mån skiljaktigheter rörande planeringen kvarstår efter remitteringen bör det ankomma på regeringen att fastställa planen. Den av trafikpolitiska utredningen föreslagna s. k. trafikplaneringsnämnden kunde i detta sammanhang lämpligen tjänstgöra som beredande organ.

Riksrevisionsverket är positivt till planeringsordningen och att sjöfartsverket får ansvaret härför. Verket framhåller nödvändigheten av en dialog mellan kommuner/hamnägare och sjöfartsverket som ett viktigt inslag i planeringen och även i den efterföljande prövningen av hamninvesteringarna. Denna dialog bör innebära att så snart en kommun/enskild avser att börja planera nybyggnation av hamn eller flygplats skall detta anmälas till berörda organ, dvs. länsstyrelse och sjöfartsverk resp. luftfartsverk. Kommuner och enskilda som äger och driver en hamn bör också hålla berörda organ informerade om sina utbyggnadsplaner för åtminstone de fem närmaste åren (samma tidshorisont som KELP). Riksrevisionsverket understryker dessutom sambandet mellan planering av hamnväsendet och prövningar av hamninvesteringar och att tillvägagångssättet måste ses i ett sammanhang.

Även *flertalet länsstyrelser* har tillstyrkt förslaget om planeringsordning och sjöfartsverkets uppgifter.

Länsstyrelsen i Uppsala län anser således att upprättandet av förslag till översiktliga landsomfattande planer bör utföras inom resp. centrala verk. Planeringen av hamnarna bör därför uppdras åt sjöfartsverket. Grunden för denna planering måste emellertid hämtas från annan mer övergripande planering. Denna centrala planering måste vidare ses som ett hjälpmedel även för länsstyrelsernas fortsatta arbete med de regionala trafikplanerna. Dessa årligen återkommande regionala trafikplaner bör i sin tur bli en mycket väsentlig del i underlaget för den översiktliga planeringen.

Länsstyrelsen i Södermanlands län delar likaledes uppfattningen att sjöfartsverket bör handha den övergripande hamnplaneringen men anser dessutom att planerna bör fastställas av regeringen. Samma uppfattning framförs av *länsstyrelsen i Skaraborgs län* som dessutom understryker i likhet med *länsstyrelsen i Stockholms län* att kommuner och länsstyrelser aktivt måste delta i planeringen. Likartade synpunkter framförs av *länsstyrelsen i Hallands län*. Även *länsstyrelserna i Blekinge, Göteborgs och Bohus och Gävleborgs län* ansluter sig till promemorians förslag om att sjöfartsverket bör ha ansvaret för planeringen.

Svenska hamnförbundet har i likhet med flertalet remissorgan tillstyrkt att

sjöfartsverket ansvarar för planeringen. Förbundet anser det ytterst väsentligt att sjöfartsverket i sin planering erhåller en god information från hamnarna. Därför bör hamnägarna tillkännage sjöfartsverket successivt sina rullande femårsplaner. Hamnförbundet redovisar vidare i sitt remissvar efter vilka principer beslutsplaneringen i hamnarna i dag fungerar och anser att den överordnade planeringen måste inordnas i detta system på ett tidigt stadium. Detta informationsmaterial bör sedan utgöra basen för verkets planering, vilket innebär att förbundet anser att länsstyrelsernas roll i planeringen bör bli mindre än vad som föreslagits i promemorian. Länsstyrelserna bör således utgå ur systemet som ansvariga för en aktiv hamnplanering och endast fungera som remissorgan åt sjöfartsverket. Härigenom torde stora förenklingar uppnås och onödig byråkrati kunna undvikas. Även *länsstyrelsen i Göteborg och Bohus län* uppehåller sig utförligt vid frågan om informationssystem mellan de olika planeringsnivåerna och föreslår att de kommun- och privatägda hamnarna åläggs att delge berörda myndigheter – i första hand sjöfartsverket och länsstyrelse – sina långsiktiga planer. En motsvarande skyldighet att informera hamnarna om övergripande trafikplanering och samhällsplanering av relevant betydelse bör åläggas de nämnda myndigheterna. Länsstyrelsen tillstyrker samtidigt att sjöfartsverket får ansvar för planeringen.

Länsstyrelsen i Örebro län som i övrigt är positiv till planeringsordningen pekar på det förhållandet att planeringen av hamnarna i princip vad gäller tidshorisont och regularitet bör kunna läggas upp som försvarets planering.

Svenska transportarbetareförbundet, som i första hand anser att ett förstatligande av hamnarna vore den mest lämpliga formen för en samordning av hamnverksamheten – samma uppfattning framförs även av *Svenska sjöfolksförbundet* – är i princip positiv till den föreslagna planeringsordningen och även till att sjöfartsverket får ett ansvar för planeringen.

Även *Sveriges fartygsbefälsförening* anser det naturligt att sjöfartsverket handhar planeringen.

Av det ovanstående har framgått att ett stort antal remissinstanser ansluter sig till den föreslagna planeringsordningen och att sjöfartsverket får ett ansvar för den överordnade hamnplaneringen. Invändningar mot förslaget finns dock i några fall.

Länsstyrelserna i Västmanlands och Västernorrlands län anser att planeringen bör utföras av regeringen. *Statens järnvägar*, som i princip är positiv till en vidgad planering, anser att denna i första hand bör omfatta objekt av mycket stor räckvidd och att dessa frågor bäst handläggs inom departementet. Även *länsstyrelsen i Stockholms län* föreslår en ordning där regeringen har ett mer överordnat ansvar för planeringen medan sjöfartsverket i första hand bör utarbeta underlag för denna centrala planering. Det är vidare enligt länsstyrelsen väsentligt att kommuner och länsstyrelser får ett stort inflytande över planeringen.

Statens planverk ifrågasätter det lämpliga i att ett sektorsverk har ansvaret för planeringen. Ett samordnat organ såsom den föreslagna trafikplaneringsnämnden vore sannolikt att föredra. Sjöfartsverket skulle dock fungera som en viktig remissinstans.

Svenska kommunförbundet hänvisar vad gäller sina kommentarer till andra yttranden inom det trafikpolitiska området. Kommunförbundet anser att utformningen av sjöfartsverkets ansvar och arbetsuppgifter måhända blivit väl långtgående och därför måste ytterligare studeras. Ansvaret för den övergripande planeringen vad gäller landets transportsystem i dess helhet bör läggas hos kommunikationsdepartementet med biträde av en delegation sammansatt av företrädare för bl. a. kommuner och trafikföretag.

Länsstyrelsen i Östergötlands län understryker starkt behovet av en övergripande hamnplanering men anser att denna bör ske inom ramen för den fysiska riksplaneringen.

Länsstyrelsen i Kalmar län slutligen, anser att planeringen bör åvila länsstyrelserna och att någon riksvid central planering inte erfordras.

Förslaget om en tillståndsprövning av hamninvesteringar har utförligt kommenterats av flertalet remissorgan. Många av dessa ställer sig positiva till en obligatorisk prövning. Detta gäller bl. a. *Svea hovrätt, Vänersborgs tingsrätt, sjöfartsverket, statskontoret, riksrevisionsverket, statens naturvårdsverk, statens planverk, koncessionsnämnden, den absoluta huvudparten av länsstyrelserna, Svenska hamnförbundet, Svenska kommunförbundet, Sveriges redareförening, Svenska transportarbetareförbundet* och *Sveriges fartygsbefälsförening.*

Länsstyrelserna i Kristianstads, Hallands och Västerbottens län anser att en frivillig prövning i form av samråd är tillfyllest. *Länsstyrelsen i Blekinge län* anser, i likhet med sjöfartsverket, att frågan om prövning bör anstå till dess att planeringen blivit mer utbyggd.

Enligt *sjöfartsverkets* uppfattning kan en tillståndsprövning i någon form vara ett verksamt komplement till den föreslagna planeringen för att söka nå en samhällsekonomiskt godtagbar utveckling av hamnväsendet. Prövningen bör inriktas mot större projekt och hamnarnas handlingsfrihet måste i största möjliga utsträckning bevaras.

Bl. a. med hänvisning till att ett prövningsförfarande inte under några förhållanden får bli en detaljstyrning och att de hamnverksamheter som lämpligen skall ingå i prövningen inte är närmare avgränsade, anser sjöfartsverket det välbetänkt att gå fram i etapper.

Innan mera preciserade överväganden kan göras torde det enligt sjöfartsverket vara nödvändigt att avvakta åtminstone ett första skede av uppbyggnaden av planeringsordningen. Enligt sjöfartsverket skulle närmare ställning till utformningen av ett kompletterande prövningsförfarande tas i samband med en första utvärdering och en vidareutveckling av planeringsordningen.

Svenska hamnförbundet anför att ett prövningsförfarande i och för sig är

nödvändigt för att samordningen skall få effekt men ifrågasätter samtidigt om det är nödvändigt eller ens lämpligt att låta prövningen omfatta alla investeringsprojekt över en viss kostnadsram. Enligt hamnförbundet är det väsentligt att prövningen kommer att omfatta alla strategiskt betydelsefulla projekt. Hamnförbundet föreslår också att hela frågan om planerings- och handläggningsförfarandet görs till föremål för ytterligare detaljanalys i syfte att få fram ett effektivt verkande system. Detta arbete synes hamnförbundet kunna anförtros åt en arbetsgrupp bestående av representanter för i första hand kommunikationsdepartementet, sjöfartsverket och Svenska kommunförbundet.

Liknande synpunkter framförs av *Svenska kommunförbundet* som också anser att samtliga hamnar regelbundet bör informera den centrala samordningsmyndigheten om resp. hamns utbyggnadsplaner om hur långt planeringen har kommit oavsett investeringskostnader. Myndighetens uppgift blir då främst att analysera och bearbeta hamnarnas planer, prioritera mellan konkurrerande projekt samt ansvara för en plan över hamnväsendets utveckling i ett längre perspektiv. En övergripande prövning av de planerade hamnutbyggnaderna kan enligt kommunförbundets mening sedan göras mot bakgrund av bl. a. regional-, miljö- och trafikpolitik. Ett remissförfarande kan självfallet behöva tillgripas i vissa fall.

Vad gäller p r ö v n i n g e n s o m f a t t n i n g tillstyrkes förslaget i promemorian av flertalet remissorgan eller lämnas utan erinran. *Länsstyrelsen i Skaraborgs län* finner att den föreslagna beloppsgränsen även torde vara lämplig vad gäller Vänerhamnarna. *Vänersborgs tingsrätt* anser dock att de enskilda hamnarna bör stå utanför. *Sjöfartsverket* anser att frågan om vilka projekt som bör prövas bör ytterligare utredas innan ställning tas till om den föreslagna beloppsgränsen är lämplig.

Samma uppfattning har även *länsstyrelsen i Kopparbergs län.*

Ett antal remissorgan anser att beloppsgränsen bör höjas och prövningen endast omfatta viktiga och strategiska projekt. Denna uppfattning redovisas av *statens naturvårdsverk, länsstyrelserna i Stockholms, Södermanlands, Kalmars, Blekinge och Västernorrlands län* samt av *Svenska hamnförbundet* och *Svenska kommunförbundet. Svenska hamnförbundet* understryker att det är väsentligt att även enskilda hamnar omfattas av prövningen och att prövningen kommer att omfatta alla strategiska betydelsefulla projekt. Det är enligt förbundets mening troligt att prövningen endast sällan skall behöva tillgripas i ett så sent skede som när det slutliga investeringsbeslutet skall fattas. Det är vidare enligt förbundet angeläget att hela frågan om planerings- och handläggningsförfarandet görs till föremål för ytterligare detaljanalys i syfte att få fram ett effektivt verkande system.

I promemorian föreslås e n p r ö v n i n g s o r d n i n g som innebär att en hamnägare insänder en ansökan över en investering till länsstyrelsen som med eget yttrande översänder densamma till sjöfartsverket för avgörande.

Flera remissinstanser ser det naturligt att nära integrera planering och

prövning och anser sjöfartsverket vara det organ som innesluter den erforderliga kompetensen. Denna uppfattning framförs av *sjöfartsverket, luftfartsverket, statskontoret, koncessionsnämnden för miljöskydd, länsstyrelserna i Gotlands, Kalmars, Skaraborgs och Norrbottens län, Svenska hamnförbundet, Svenska sjöfolksförbundet* och *Sveriges redareförening*.

Sjöfartsverket pekar på, utöver den nämnda integreringen med planeringen, att verket även har ansvaret för hamntaxekontrollen som i mångt kräver samma underlag som prövningen av hamninvesteringar.

Svenska hamnförbundet ställer sig positivt till att sjöfartsverket får i uppdrag att handha prövningen av hamninvesteringar. Det väsentliga i detta sammanhang är att prövningen kommer att omfatta alla strategiskt betydelsefulla projekt, dvs. även enskilda hamnar. Det bör ankomma på sjöfartsverket att närmare ange vad som skall inrymmas däri. Detta torde enklast ske i samband med den obligatoriska granskningen som förbundet förutsätter komma att ske av hamnarnas rullande femårsplaner.

Länsstyrelsen i Norrbottens län ansluter sig till den föreslagna prövningsordningen och anför att handläggningsordningen har klara paralleller med den ordning som gäller för det regionalpolitiska stödet där AMS har den centrala samordnande och beslutande rollen. Denna modell har nu fungerat i ett tiotal år och de brister som uppenbarats rör framför allt formerna för ett reellt inflytande från regional nivå beträffande resursanvändningen. För närvarande föreligger förslag om regional beslutanderätt beträffande lokaliseringsstöd till näringslivet upp till en viss nivå. Mot bakgrund av denna diskussion vill länsstyrelsen betona att även om prövningsförfarandet enligt utredningens förslag kan accepteras i princip måste länsstyrelsens ansvar för den regionalpolitiska och trafikpolitiska planeringen innebära att de regionala synpunkterna tillmäts stor vikt.

Länsstyrelsen i Gotlands län tillstyrker förslaget men framhåller att i de fall sjöfartsverket och länsstyrelsen är oeniga bör frågan hänskjutas till regeringen.

Flera remissorgan har dock diskuterat alternativ till att sjöfartsverket ensamt har ansvaret för prövningen. *Riksrevisionsverket* anser att prövningen bör delas upp i två etapper. Vid den första mer principiella prövningen bör regeringen fatta beslut och vid den andra som gäller detaljerna bör sjöfartsverket vara tillståndsmyndighet.

Även *statens planverk* anser att ett centralt icke sektorsbundet organ bör vara tillståndsmyndighet men vill inte ta ställning till om det bör vara regeringen eller den i annat sammanhang föreslagna trafikplaneringsnämnden.

Statens naturvårdsverk vill ha en uppdelning av besluten så tillvida att större investeringar prövas av regeringen enligt 136a § byggnadslagen och smärre av länsstyrelserna. Verket har också framhållit att i det fall det föreslagna förfarandet genomförs bör möjlighet finnas att överklaga sjöfartsverkets beslut hos regeringen. Även *Svea hovrätt* föreslår att större investeringar

prövas enligt 136a § byggnadslagen.

Länsstyrelserna i Malmöhus, Älvsborgs och Värmlands län anser att regeringen skall besluta i fråga om större investeringar och länsstyrelserna i övriga fall. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* föreslår att större investeringar prövas av regeringen och mindre avgörs av sjöfartsverket.

Länsstyrelserna i Stockholm, Uppsala, Södermanlands, Göteborgs och Bohus, Västernorrlands, Kopparbergs, Västmanlands och Västerbottens län föreslår att regeringen skall ha ansvaret för prövningen.

Länsstyrelsen i Östergötlands län anser slutligen att prövningen bör ske inom ramen för den fysiska planeringen och att den kommun i vilken en investering är avsedd att äga rum alltid är det organ som inger ansökan, dvs. även i det fall det är fråga om en enskild hamn.

Frågan om samordningen med annan lagstiftning har behandlats av några remissorgan.

Som tidigare framgått har *Svea hovrätt* och *statens naturvårdsverk* föreslagit att investeringsprövningen inordnas i prövningen enligt 136a § byggnadslagen.

Sambandet med vattenlagen har behandlats av *Svea hovrätt, Vänersborgs tingsrätt, koncessionsnämnden för miljöskydd* och *vattenlagsutredningen*, vilka samtliga anser att någon ändring av vattenlagen inte bör ske innan vattenlagsutredningen är färdig med sitt arbete. Samtliga är dock helt överens med förslaget i promemorian om att en samordning med vattenlagen är nödvändig.

Förslaget i promemorian om att sjöfartsverket skall besluta i vattenmål finner *statens naturvårdsverk* något anmärkningsvärt. *Vattenlagsutredningen* vill från rent sakliga synpunkter inte motsätta sig att sjöfartsverket får ett avgörande inflytande på frågor om inrättande av allmän hamn m. m. Kritik mot förslaget kan dock anföras från formella och administrativa synpunkter enligt nu gällande bestämmelser. Däremot är det självfallet möjligt att beakta önskemålen under det arbete med översynen av vattenlagen varmed utredningen nu är sysselsatt. Utredningen har också preliminärt enat sig om att vid upprättandet av sina förslag i görlig mån beakta de synpunkter som framförts i promemorian.

Svenska hamnförbundet däremot ansluter sig till förslaget och vill i sammanhanget framhålla att detta ytterligare understryker riktigheten av vad hamnförbundet framförde i sitt yttrande över förslaget till hamnlag, att det bör vara sjöfartsverket och inte vattendomstolen som avgör vad som skall ingå i ett hamnområde i allmän hamn. Sjöfartsverket bör ha större förutsättningar än vattendomstolen att bedöma vad de allmänna intressena kräver i form av vatten- och markreservationer för aktuella eller framtida hamnändamål.

Bilaga 9

Ds K 1976:3 Förslag till organisation av en trafikplaneringsmyndighet, sammanfattning av betänkandet och remissyttrandena

Sammanfattning av betänkandet

Nuvarande planeringsordning

De statliga verken

Statens vägverk är huvudman för det statliga vägnätet och handlägger även frågor som rör statsbidrag m. m. till den kommunala och enskilda väghållningen.

Väghållningen omfattar byggande och drift av vägar samt därmed förenad planering. Planeringen omfattar dels åtgärder i anslutning till fysisk planering (kartläggning av effekter av olika väghållningsåtgärder, val av väglösningar, lokalisering, projektering, m. m.), dels ekonomisk planering (prioritering av åtgärder och vägobjekt samt upprättande av investeringsplaner och driftplaner). Den fysiska planeringen är kopplad till markanvändningsplaneringen i övrigt i samhället.

Planeringen omfattar flera steg. Det första steget utgörs av en inventering och det andra steget utgörs av en prioritering av de objekt som inventeringen redovisar. Behovsinventeringen omfattar de vägobjekt som, med ledning av trafikprognoser och uppställda kriterier i fråga om vägstandard m. m., bör bli föremål för överväganden om åtgärder. Den inbördes prioriteringen av de olika vägobjekten vad gäller *byggande av statsvägar* sker i anslutning till upprättande av tioåriga långtidsplaner och femåriga flerårsplaner. Arbetet med flerårsplanerna, som revideras vart tredje år, är författningsmässigt reglerat.

Långtidsplaner upprättas för alternativa anslagsnivåer under planperioden och vägobjekten rangordnas i dessa efter objektens angelägenhet. Över förslag till långtidsplan bereds länsstyrelse, länsvägnämnd, kommuner och andra berörda myndigheter och organ tillfälle att yttra sig. Flerårsplan för riksvägar upprättas av vägverket. Länsstyrelserna har att yttra sig över den upprättade riksvägplanen. Innan länsstyrelsen avger förslag eller yttrande skall kommunerna och länsvägnämnden höras. Flerårsplan för byggande av länsvägar upprättas av länsstyrelse. Innan planen upprättas skall kommunerna och länsvägnämnden beredas tillfälle att avge förslag och de skall också yttra sig över upprättad länsvägplan. Föredragande i länsstyrelsen i vägfrågor är chefen för vägförvaltningen. Såväl flerårsplaner för riksvägar som för länsvägar fastställs av statens vägverk. Har vägverket och länsstyrelsen olika uppfattning skall frågan om fastställelse av planen hänskjutas till regeringens prövning.

För *driften av statsvägar* upprättas femåriga planer, som revideras vart tredje år. I femårsplanen för driften, sker en prioritering av olika slag av åtgärder. Inom ramen för femårsplandrift upprättas plan över de förbättringsobjekt,

vilka avses komma till utförande under femårsperioden.

För byggande av statsbidragsberättigade kommunala vägar och gator inom kommuner som är väghållare, s. k. *statskommunvägar*, upprättas inom vägverket tioåriga långtidsplaner och femåriga fördelningsplaner. Arbetet med fördelningsplanerna, som revideras vart tredje år, är författningsmässigt reglerat. Fördelningsplan för byggande av statskommunvägar upprättas av länsstyrelse och fastställs av statens vägverk. Förslag till objekt som skall utföras under perioden inhämtas av kommunerna. Länsstyrelse skall genom vägförvaltningen låta granska och eventuellt komplettera de inkomna uppgifterna. Innan planen fastställs skall berörda kommuner, länsstyrelse och länsvägnämnd höras. Har vägverket och länsstyrelse olika uppfattningar skall frågan om fastställelse hänskjutas till regeringens prövning.

Statens järnvägar (SJ) är ett affärsdrivande verk som driver järnvägs-, färje- och busstrafik. Dessutom driver SJ genom en rad dotterföretag transport- och speditionsrörelse, restaurangverksamhet, verkstadsrörelse m. m.

Planeringen vid SJ kan uppdelas i trafik- eller transportproduktionsplanering, försäljningsplanering samt investeringsplanering på kort och lång sikt. Samtliga planeringsformer omfattar dels en långsiktig mera allmän planering, som baseras på långsiktiga marknadsbedömningar, dels en kortsiktig detaljerad planering. Den senare kan sträcka sig över ett eller två år. De kortsiktiga planerna konkretiseras genom budget- och tidtabellsarbetet till verkställighetsplaner. Det kortsiktiga planeringsarbetet är vidare i hög grad sammankopplat med drift- och investeringsbudgeteringen. Investeringsplaneringen sammanhålls genom en femårsplan för investeringsverksamheten.

Nedläggningsplaneringen utgör ett led i SJ:s strävan till marknadsanpassning och omfattar sådana linjer, stationer och tåg, där järnvägstrafiken kommit att framstå som ett mindre rationellt och alltför kostnadskrävande alternativ för trafikförsörjningen.

Sjöfartsverket är central förvaltningsmyndighet för ärenden som rör sjöfarten i den mån handläggningen inte ankommer på annan myndighet. Verksamheten skall drivas med inriktning huvudsakligen på handelssjöfarten. Verket har till uppgift att svara för dels säkerhet och framkomlighet i svenska farvatten och angränsande havsområden, dels säkerheten på svenska fartyg och på utländska fartyg i svenska farvatten. Till verkets uppgifter hör vidare bl. a. att lämna råd när det gäller lokalisering eller utbyggnad av hamn eller samordning mellan hamnar samt att arbeta för att samråd kommer till stånd i sådana frågor. För ett rationellt fullgörande av de arbetsuppgifter som ligger inom verkets ansvarsområde krävs planering, framför allt måste sjöfartens struktur och utvecklingstendenser beaktas. Verkets planeringsfunktion håller f. n. på att förstärkas.

Luftfartsverkets huvuduppgifter är att driva och förvalta statens flygplatser för civil luftfart och därmed sammanhängande rörelse samt att svara för trafikledningen vid egna flygplatser och i det luftrum som nyttjas för civil luftfart. Vidare har verket överinseende över flygsäkerheten för den civila

luftfarten.

Genom beslut av 1967 års riksdag fastställdes nuvarande ansvarsfördelning i fråga om planering, utbyggnad och drift av flygplatser. I enlighet härmed skall luftfartsverket driva och förvalta statliga flygplatser för linjefart. Luftfartsverkets planering av de 19 statliga flygplatserna med linjefart sker genom en rullande långtidsplanering omfattande sex budgetår.

Vad gäller stora utbyggnadsprojekt eller anläggning av helt nya flygplatser bedrivs planeringsarbetet inom särskilda planeringsorganisationer eller kommittéer. Under senare år har verket påbörjat arbete med upprättande av dispositionsplaner för flygplatserna. Dessa anger den ytdisponering som erfordras för skilda aktiviteter vid flygplatsen under en tidsperiod av 15–20 år.

När det gäller att inrätta och driva en allmän flygplats (flygplats upplåten för allmänt bruk), vilken fråga prövas av regeringen, gäller bl. a. att flygplatsen skall uppfylla de tekniska krav som luftfartsverket föreskriver. Detsamma gäller för godkända enskilda flygplatser enligt 65 § luftfartskungörelsen. I fråga om anläggande av enskild flygplats prövar luftfartsverket efter samråd med företrädare för i frågan berörda intressenter om hinder föreligger med hänsyn till flygsäkerheten, flygplatsens inverkan på omgivningen m. m.

Som en följd av luftfartsverkets omorganisation kommer en utvidgad planeringskompetens successivt att byggas upp inom verket.

Vissa nämnder

Transportnämnden leds av en nämnd bestående av fem ledamöter som representerar olika sektorer inom transportväsendet. Till nämnden är dessutom knuten en rådgivande delegation med vilken samråd sker i beredskapsfrågor. Antalet tjänstemän vid nämnden uppgår till 19. En väsentlig del av nämndens arbetsuppgifter består av tillståndsgivning för yrkesmässig buss- och lastbilstrafik till utlandet. Denna del av arbetet har visat en stark volymmässig ökning. Samtidigt har även trafikens geografiska spridning utvidgats. Transportnämndens arbetsuppgifter inom totalförsvaret består av planläggning för den civila transportverksamheten vid krig eller krigsfara och för en ransonering av flytande drivmedel.

Transportnämnden deltar i försöksverksamheten med långtidsplanering inom det ekonomiska försvaret.

Bussbidragsnämnden handhar frågor som rör det statliga stödet till olönsam busstrafik. Nämnden skall enligt sin instruktion verka för en enhetlig tillämpning av statsbidragsbestämmelserna och vid behov föreslå ändring av dessa. Nämnden består av tre ledamöter. Ledamöterna, som inte företräder partsintressena, bör ha sakkunskap och erfarenheter i fråga om samhällsplanering och trafikförhållanden. Hos nämnden finns ett kansli, som föreslås av en kanslichef. Vid nämnden finns i övrigt tre tjänstemän, varav två handläggare. Vid toppar i arbetsbelastningen brukar ytterligare en handläg-

gare anställas.

Vad gäller den lokala landsbygdstrafiken granskar nämnden kommunernas ansökningar och trafikförsörjningsplaner. Nämnden avger på grundval av denna granskning förslag till regeringen om fördelning av bidragsmedel mellan länen. När det gäller den regionala trafiken kommer nämnden in i tre skeden av ärendenas behandling. Nämnden granskar de regionala persontrafikplaner som länsstyrelserna upprättar och avger yttrande till länsstyrelserna och berörda kommuner om vilken trafik som bör kunna vara bidragsgrundande. Mot bakgrund av bl. a. de lokala trafikförsörjningsplanerna prövar nämnden slutgiltigt frågan om vilken trafik som kan vara bidragsberättigad. Slutligen behandlar nämnden de ansökningshandlingar – jämte länsstyrelsernas yttranden – som inkommer efter bidragsårets utgång. Nämnden meddelar beslut i frågan om statsbidrag och utbetalar bidraget till trafikutövaren.

Nämnden, som i sig inte bedriver någon trafikplanering, kan dock genom sin granskningsfunktion påverka den konkreta planeringen på sätt som innebär att verksamheten kan sägas vara integrerad med trafikplaneringen på lokal och regional nivå.

Fraktbidragsnämnden har till uppgift att administrera det statliga regionalpolitiska transportstödet samt fr. o. m. den 1 februari 1972 även det särskilda transportstödet för Gotland. Nämnden består av tre ledamöter. Ledamöterna bör vara opartiska och ha god insikt i frågor som berör trafik- och transportförhållanden. Hos nämnden finns ett kansli som föreståes av en kanslichef. Vid nämnden finns i övrigt fyra tjänster, varav två på handläggarnivå.

Transportstödet utgår i form av fraktbidrag och är genom sin utformning ett medel att minska de kostnadsmässiga olägenheter som följer med de långa transportavstånden för näringslivet inom stödområdet. För att erhålla fraktbidrag skall vissa villkor beträffande varuslag, transportmedel, transportsträcka, sändningsvikt m. fl. vara uppfyllda. Även om fraktbidragsnämnden inte har någon egen planeringsfunktion inom transportväsendet finns inom nämnden en stor sakkunskap rörande hela landtransportområdet. Denna sakkunskap är givetvis av stort värde i den totala prognos- och planeringsverksamheten inom transportsektorn.

Länsstyrelserna

Länsstyrelserna har till huvuduppgift att leda och samordna den samhällsplanering som bedrivs inom den statliga länsförvaltningen. Successivt har länsstyrelsernas arbete vad gäller planering inom trafiksektorn vidgats och omfattar f. n. ett brett register av uppgifter.

Länsstyrelsen är således regional tillståndsmyndighet i fråga om den yrkesmässiga vägtrafiken. Härigenom ges möjligheter att påverka trafikutbudet och låta detta utvecklas på ett från samhälleliga synpunkter planmässigt och rationellt sätt vad gäller såväl person- som godstrafiken. För

tillstånden i fråga om godsbefordran gäller olika former av lämplighetsprövning. Tillståndsgivningen vad avser persontrafik och då närmast för linjetrafik har i betydande utsträckning kommit att inordnas i den regionala trafikplaneringen, som länsstyrelserna har det primära ansvaret för.

Inom ramen för den regionala trafikplaneringen, som behandlas nedan, ansvarar länsstyrelserna bl. a. för den regionala kollektiva trafikens planering. För den lokala trafikförsörjningen har likaså länsstyrelserna ett ansvar av mera samordnande karaktär. Nära sammankopplat med länsstyrelsernas arbete med den regionala och lokala trafikplaneringen är att länsstyrelserna på regional nivå har att handlägga frågor som avser bidrag till olönsam busstrafik. Inom ramen för den regionala trafikplaneringen har vidare länsstyrelserna att behandla godstrafiksystemets allmänna uppbyggnad. I fråga om vägnätets utformning ger den regionala trafikplaneringen ett viktigt underlag då länsstyrelserna skall ta ställning till de av vägförvaltningarna i resp. län utarbetade vägplanerna. På likartat sätt medverkar länsstyrelserna genom trafikplaneringen på ett tidigt skede i planeringen av flygplatser, hamnar etc.

Den primärkommunala planeringen vad avser trafiksektorn är omfattande och berör flera betydelsefulla verksamhetsområden medan den landstingskommunala planeringen endast i vissa fall omfattar trafiksektorn, främst den kollektiva persontrafiken. Genom lagstiftningen har kommunerna att svara för den fysiska planeringen inom resp. kommun. Härigenom ges kommunerna möjligheter att på olika sätt styra och påverka den lokala trafikförsörjningen.

En viktig del i den fysiska planeringen är *utformningen av vägnätet*, såväl vad gäller det vägnät som kommunerna själva finansierar som det statsbidragsberättigade vägnätet och det statliga vägnätet. De planer som reglerar vägnätets utsträckning inom stads- och byggnadsplanlagda områden skall efter beslut av byggnadsnämnd och kommunfullmäktige fastställas av resp. länsstyrelse. Av betydelse är att planering, underlagsarbete och mera långsiktiga bedömningar rörande vägnätets utformning därför sker i nära samarbete mellan kommuner och vägförvaltning.

Inom ramen för sin kommunala kompetens bedriver ett stort antal kommuner även hamnverksamhet. Det svenska hamnväsendet är i huvusak kommunägt. Detta innebär att investerings- och driftplanering sker i primärkommunal regi. Något reglerat samarbete mellan olika kommuner förekommer i allmänhet inte utan hamnverksamheten bedrivs ofta i inbördes konkurrens.

Även inom flygtrafikens område bedriver ett stort antal kommuner verksamhet. Detta sker dels genom direkt ägande eller drift av kommunala flygfält, dels genom investeringsbidrag till statliga flygplatser. I fråga om de flygplatser för vilka kommunerna själva har ansvaret för drift- och investeringsplaneringen förekommer endast i begränsad omfattning samarbete över kommungränserna. Utöver ekonomiska och planeringsmässiga insatser i fråga om flygplatsutbyggnader har vissa kommuner även engagerat sig i den

direkta flyglinjetrafiken. Detta sker genom att till flygbolag ställa ekonomiska garantier.

Ansvaret för den lokala kollektiva trafikförsörjningen åvilar resp. kommuner. Ansvaret innebär att kommunerna skall svara för planeringen av trafiken men också svara för underskottet i sådan olönsam trafik som kommunen finner erforderlig. Kommunen kan få statsbidrag för upprätthållande av olönsam lokal trafik. För att erhålla sådant bidrag erfordras bl. a. att kommunerna årligen till länsstyrelserna inlämnar en trafikplan upptagande trafikuppläggning och en driftekonomisk analys. I vissa kommuner driver kommunen själv trafiken genom eget bolag eller en affärsdrivande förvaltning.

Centralt organ för vissa trafik- och trafikplaneringsfrågor

Den fortsatta regionala trafikplaneringen

Av de erfarenheter av den regionala trafikplaneringen som redovisas i promemorian framgår att vad gäller det omfattande inventeringsarbetet i den regionala trafikplaneringen kan allmänt sägas att härigenom har en överblick erhållits över länens transportförhållanden, som hittills saknats och som i sig fyller en viktig funktion. Planeringen kan förutsättas ge länsstyrelserna ett förbättrat underlag för ställningstaganden i anslutning till deras myndighetsfunktioner.

Huvudvikten har i länsstyrelsernas trafikplaner lagts vid den kollektiva persontrafiken och upprättandet av stomlinjenät. Länsstyrelsernas förslag till stomlinjenät ligger redan nu till grund för den vidgade statliga bidragsgivningen. I flera trafikplaner har frågan om avvägning mellan järnvägs- och landsvägstrafik ägnats stort intresse. I de län där viss järnvägstrafik har varit olönsam och möjlighet att överföra trafiken till landsväg bedömts föreligga, har länsstyrelserna haft att pröva en sådan alternativ trafikuppläggning. Huvudintrycket av länsstyrelsernas överväganden i detta sammanhang och en bedömning av de samhällsekonomiska kalkyler som i förekommande fall upprättats, tyder på att regional trafikplanering ger ett värdefullt beslutsunderlag vid nedläggningsprövning av trafiksvaga bandelar.

I den regionala trafikplaneringen har planeringen av godstrafiken getts en mera långsiktig och allmänt vägledande karaktär. I planerna har även redovisats behovet av utbyggnader såvitt avser olika trafikanläggningar. För vägsystemets del har länsstyrelserna inom ramen för upprättade vägplaner gjort en viss gruppering i fråga om projekten efter angelägenhetsgrad. Även hamn- och flygplatsfrågorna har i planerna ägnats stort intresse. Svårigheter har dock uppenbarligen förelegat att prioritera och väga olika utbyggnadsbehov mot varandra.

Enligt promemorian är en väsentlig uppgift att föra vidare det arbete som i en första omgång av den regionala trafikplaneringen åvilat trafikplanerings-

utredningen och som även medfört betydande arbetsinsatser inom kommunikationsdepartementet och dess planerings- och budgetsekretariat.

Erfarenheterna från den regionala trafikplaneringen ger enligt promemorian vid handen, att en förutsättning för att en sådan planering skall kunna föras vidare på ett meningsfullt sätt och ge ett för olika delar av landet likvärdigt och därmed totalt sett för hela landet användbart planeringsunderlag är att relativt ingående anvisningar utarbetats för planeringen. Erfarenheterna visar även att behov av kompletterande anvisningar, riktlinjer m. m. uppstår i anslutning till uppkommande problem.

Det bör enligt promemorian även i den fortsatta planeringen vara en uppgift för regeringen att utfärda grundläggande anvisningar för planeringen och att slutligt bedöma dess resultat och överväga de genomförandeåtgärder och ytterligare planeringsinsatser som kan aktualiseras i sammanhanget. Det framstår emellertid som angeläget att regeringen har tillgång till ett centralt organ som har kunskap och överblick inom trafiksektorn och som kan biträda regeringen i det omfattande arbete som följer med den angivna planeringsverksamheten. Det innebär i denna del ett vidareförande av den verksamhet som i ett introduktionsskede bedrivits av trafikplaneringsutredningen. Det bör alltså ankomma på det nämnda organet att utarbeta och förelägga regeringen förslag till planeringsanvisningar, att utarbeta och sammanställa underlagsmaterial för planeringsarbetet, att sammanställa de regionala planer som länsstyrelserna utarbetat och att medverka i en utvärdering av dessa.

Vad gäller utarbetande av förslag till anvisningar och av underlag för det regionala trafikplaneringsarbetet bör detta enligt promemorian ske i samråd med de berörda trafikverken, men också med samhällsplanerande organ och organisationer som företräder trafik- och näringslivsintressen. Samverkan med företrädare för annan samhällsplanering är likaledes nödvändig.

Enligt promemorian föreligger i planeringsarbetet ett betydande behov av kontakter med länsstyrelserna och deras planeringsenheter för diskussion av planeringsproblem och problemlösningar.

Detta slag av kontaktverksamhet som också bör innefatta företrädare för trafikverken samt i vissa fall andra statliga, kommunala eller enskilda intressenter i planeringsarbetet har enligt promemorian ett nära samband med de övriga uppgifter i planeringshänseende som bör åvila ett centralt organ.

Utredningsuppgifter

I promemorian konstateras att för trafikplaneringsarbetet och för verksamheten över huvud inom trafiksektorn är behovet stort av material och underlag som belyser sektorns allmänna utveckling. Som exempel på sådant material hänvisas till de publikationer, vilka under senare år utgivits av kommunikationsdepartementet i samarbete med trafikplaneringsutredningen.

En annan uppgift för ett trafikplaneringsorgan bör därför enligt promemorian vara att vid behov sammanställa och tillhandahålla översiktligt fakta- och prognosmaterial om landets transportstruktur.

Utöver dessa uppgifter finns det enligt promemorian ett markerat behov av att genom ett centralt organ kunna genomföra utredningsprojekt, vilka inte naturligen faller inom ansvarsområdet för någon annan trafikmyndighet. Det kan gälla konkret upplagda studier av transportsystem och av faktorer som påverkar utformningen av sådana inom olika branscher och varuområden. Det kan gälla studier som utvärderar tillämpningen av ny teknik på speciella trafikproblem etc. Det är vidare enligt promemorian naturligt att förslag till nya transportlösningar m. m. som framkommer i regional trafikplanering i åtskilliga fall lämpligen bör läggas på ett centralt trafikplaneringsorgan. Det förutsätts att vissa studier av här ifrågavarande slag naturligen initieras av det centrala organet.

Nedläggningsprövning av trafiksvaga bandelar m. m.

Enligt hittills gällande handläggningsordning vid prövning av frågor om *nedläggning av trafiksvaga bandelar* har SJ – mot bakgrund av företagen nedläggningsundersökning och företagsekonomiska kalkyler och efter samråd med bl. a. vägverket – givit in framställning till regeringen om tillstånd att lägga ned trafiken. Framställningarna har varit föremål för ingående beredning inom kommunikationsdepartementet, innan regeringen fattat beslut.

Enligt trafikpolitiska utredningen bör det ankomma på regeringen att ta initiativ till och slutligen pröva nedläggningar i det enskilda fallet. Detta bör ske mot bakgrund av i regionala trafikplaner redovisat material samt med beaktande av regeringens förslag och riksdagens ställningstagande i fråga om de allmänna riktlinjerna för den fortsatta nedläggningen av bandelar.

Inom ramen för en fortsatt planering kommer nedläggning av ytterligare bandelar att kunna aktualiseras. Enligt utredningen skall även SJ liksom hittills kunna hos regeringen initiera frågan om nedläggning av bandel.

Prövningen av de enskilda bandelarna bör ske mot bakgrund av en av kommunikationsdepartementet upprättad beredningspromemoria, som förutsätts bli en sammanfattning bandel för bandel av tillgängligt utredningsmaterial men skall också ange i vilken utsträckning detta material behöver kompletteras. Denna komplettering bör enligt trafikpolitiska utredningen ske genom en central trafikplaneringsnämnd, i denna promemoria benämnd trafikplaneringsmyndigheten. Trafikplaneringsmyndigheten har bl. a. att i erforderlig utsträckning komplettera materialet i beredningspromemorian samt att utarbeta förslag till trafikuppläggning. Förslaget skall efter remissbehandling överlämnas till regeringen. Regeringen har därefter att med utgångspunkt i de av riksdagen beslutade allmänna riktlinjerna fatta beslut i frågan.

Vad gäller formerna för den fortsatta granskningen av SJ:s vart tredje år återkommande separatredovisning anser trafikpolitiska utredningen att de uppgifter de särskilt tillkallade granskningsmännen hittills haft i fortsättningen lämpligen bör utföras av den angivna trafikplaneringsmyndigheten. Trafikpolitiska utredningen anser, att man härigenom bl. a. får större kontinuitet i granskningen. Med en sådan granskningsuppgift får myndigheten enligt promemorian möjlighet att studera sådana delproblem som granskningsmännen hittills inte haft möjlighet att ägna sig åt – i första hand av tidsskäl. Myndigheten kan i anslutning härtill vid behov föreslå regeringen lämplig anpassning av de riktlinjer och bestämmelser som gäller för separatredovisningen. De sakkunniga som granskat 1975 års separatredovisning har också lämnat förslag om att vissa frågor bl. a. metodiken i matarvärdesberäkningarna och möjligheterna till flexiblare ersättningsnormer bör bli föremål för närmare undersökningar. Sådana undersökningar bör enligt promemorian till stor del kunna handhas av en central trafikplaneringsmyndighet.

Den yrkesmässiga trafiken

En väsentlig del av genomförandet av olika trafikpolitiska intentioner sker inom ramen för lagstiftningen om yrkesmässig trafik. Enligt yrkestrafikförordningen ankommer det på länsstyrelserna att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken.

Länsstyrelserna är tillståndsmyndigheter i fråga om yrkesmässig trafik med lastbil eller buss. Enligt promemorian finns ett påtagligt behov av centralt meddelade *anvisningar rörande tillståndsprövningen.* Genom sådana anvisningar – som smidigt kan anpassas med hänsyn till vunna erfarenheter och uppkommande behov – kan ges ett klarare underlag för bestämning av begrepp som t. ex. linjetrafik och beställningstrafik. Vidare finns behov av att administrativa rutiner utarbetas och att olika moment i tillståndsprövningen, t. ex. i ekonomiskt avseende, konkretiseras på ett sätt som gör prövningen enklare och mera effektiv. Samtidigt uppnås en större enhetlighet i länsstyrelsernas bedömningar. Länsstyrelsernas tillståndsprövning kompletteras med *en fortlöpande tillsyn* över den yrkesmässiga trafiken. Genom tillämpning av rätt utformade bevakningsrutiner bör det enligt promemorian vara möjligt att nå en påtaglig effektivisering utan ökad resursinsats. Att utarbeta och anvisa sådana rutiner är en angelägen uppgift för en central myndighet. Viktiga instrument när det gäller att ingripa mot olämpliga trafikutövare är *varnings- och återkallelseinstituten.* Dessa medel torde hittills inte alltid ha använts i den omfattning och på det sätt som behövs för att icke önskvärda utvecklingstendenser skall kunna motverkas. Även här bör det enligt promemorian vara möjligt att genom centralt utformade anvisningar ge ett stöd för länsstyrelsernas tillämpning.

Om tillsynen över den yrkesmässiga trafiken skall drivas på önskat sätt är det nödvändigt med tillgång till ett effektivt yrkestrafikregister. Trafikpoli-

tiska utredningen föreslår att det nuvarande regionala, manuellt förda registret ersätts med ett centralt, till stor del datoriserat yrkestrafikregister med anknytning till centrala bilregistret. Driftansvaret för det nya yrkestrafikregistret bör ligga på statens trafiksäkerhetsverk, medan utveckling av yrkestrafikregistret bör ske i samråd med en central myndighet som har ingående kännedom om hela yrkestrafiksektorn.

Behovet av en samordning av *taxesättningen* i landets olika delar inom buss- och taxitrafiken har accentuerats under senare år. Situationen i dag kännetecknas enligt promemorian av att länsstyrelserna fastställer taxor som ligger på olika nivåer men som regelmässigt utjämnas i besvärsförfarandet och att fastställelseprocessen därmed tar lång tid. Det kan dessutom hända att enstaka länsstyrelsebeslut vinner laga kraft och att en sakligt motiverad skillnad i taxesättningen därigenom uppstår. Det angivna problemet bör kunna lösas genom att ett centralt organ prövar frågor om fastställelse av taxor, dock med delegering till tillståndsmyndigheten i vissa fall.

Ett centralt organ skulle också kunna tjäna som tillståndsmyndighet för den *interregionala busstrafiken*. Det finns ett påtagligt behov av ett övergripande prövningsförfarande eftersom det är fråga om bedömningar som inte begränsas till länsplanet. Ett nytt centralt organ skulle vidare enligt promemorian ge möjlighet att avlasta departementet och länsstyrelserna och att genomföra viss rationalisering av handläggningen.

Till bilden hör också frågan om handläggningen av *besvär* som anförs mot länsstyrelsernas beslut över länsstyrelsernas beslut om tillstånd, återkallelse etc. *Besvär* förs enligt nu gällande ordning direkt upp till kommunikationsdepartementet och kräver där en omfattande arbetsinsats. Om det i stället på central myndighetsnivå inrättas en första besvärsinstans skulle enligt promemorian en väsentlig arbetsavlastning kunna erhållas.

I promemorian framhålls att om yrkestrafiklagstiftningen skall tjäna sitt syfte som ett betydelsefullt medel att fullfölja de trafikpolitiska intentionerna måste författningarna och tillämpningen av dem smidigt kunna förändras med hänsyn till uppkommande behov. Ett centralt organ kan verka i angiven riktning genom att till regeringen allteftersom behov uppkommer *lämna förslag till olika författningsmässiga förbättringar.*

Det finns som framgått en rad väsentliga uppgifter rörande den yrkesmässiga trafiken som bör handläggas på ett centralt plan. Enligt promemorian är det klart att uppgifternas art och omfattning är sådana att de inte lämpligen bör handläggas på departementsnivå. I stället är flertalet av dem sådana som inom andra samhällssektorer delegerats till lämplig *central myndighet*. Även en jämförelse med den offentliga förvaltningen i övrigt ger alltså klart vid handen att endast en central myndighet under regeringen kan fullgöra de beskrivna funktionerna.

Transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden

Överväganden om en central myndighet med angivna uppgifter inom trafiksektorn aktualiserar enligt promemorian även frågan om ett inordnande i denna av de uppgifter som f. n. åvilar transportnämnden, bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden. Enligt promemorian finns det sålunda *funktionella samband* mellan de uppgifter som f. n. åvilar de angivna nämnderna och de uppgifter som bör handläggas av en central trafikplaneringsmyndighet. I fråga om transportnämnden kommer – vid ett inordnande av dess uppgifter i det nya organet – nämndens beredskapsplanerande verksamhet på transportområdet i hög grad att förstärkas genom den kunskap och överblick som organet får genom sina planerings-, utrednings- och myndighetsuppgifter. Detsamma gäller transportnämndens verksamhet i fråga om den internationella yrkesmässiga trafiken, där en samordning med de tidigare nämnda uppgifterna på yrkestrafikens område framstår som ändamålsenlig.

Vad avser bussbidragsnämnden är bidragsgivningen till olönsam busstrafik delvis att se som ett led i genomförandet av den regionala trafikplaneringen, beträffande vilken det centrala organet enligt det föregående bör ha betydelsefulla uppgifter. Vidare finns ett naturligt samband mellan den tidigare angivna nedläggningsprövningen av trafiksvaga bandelar, bedömningen av möjlig ersättningstrafik och bidragsgivningen till olönsam busstrafik. Fraktbidragsnämndens verksamhet avser en trafikpolitiskt betydelsefull stödform. Med hänsyn härtill och till den successiva uppföljning och utvärdering som avses ske i fråga om stödets trafik- och regionalpolitiska effekter synes även i detta fall ett inordnande av verksamheten i det nya centrala organet innebära avgjorda fördelar. Härutöver gäller att ett sammanförande av de angivna aktiviteterna med ifrågavarande centrala organs verksamhet innebär klara administrativa fördelar genom den ökade flexibilitet i personal- och servicehänseende etc. som följer med en större organisation.

Vissa handikappfrågor

I HAKO-utredningens betänkande (SOU 1975:68) Handikappanpassad kollektivtrafik föreslås bl. a. att samordningen av de kollektiva trafikmedlens och trafikanläggningarnas anpassning för att nå en successivt högre grad av tillgänglighet för de handikappade bör handhas av ett centralt organ. Organet har avsetts samarbeta med berörda trafikverk, trafikföretag, färdmedelstillverkare, myndigheter och handikapporganisationer. Det har tänkts utfärda föreskrifter som syftar till erforderlig anpassning.

Utredningen anser att det centrala organ, som behandlas i denna promemoria, bör handlägga nu nämnda uppgifter.

Samråds- och remissuppgifter

De i det föregående redovisade uppgifterna ger det ifrågavarande centrala organet en bred kontaktyta med trafikverk, myndigheter, planeringsorgan och sådana organisationer som företräder trafik- och näringslivsintressen. För att tillgodose organets behov av samråd med dessa föreslås i det följande särskilda arrangemang. Det blir också naturligt för trafikverk och andra myndigheter att ta samråd med organet i frågor som inryms i eller har samband med dess tänkta ansvarsområde. Inom sitt ansvarsområde blir organet också en naturlig remissinstans för regeringen.

Inrättandet av en trafikplaneringsmyndighet. Den funktionella indelningen av arbetsuppgifterna

I promemorian föreslås inrättandet av en trafikplaneringsmyndighet fr. o. m. den 1 juli 1977 för handläggning av vissa trafik- och trafikplaneringsfrågor. De uppgifter som avsetts åvila myndigheten kan enligt promemorian sammanföras i ett antal funktioner, nämligen en planeringsfunktion, en utredningsfunktion, en yrkestrafikfunktion, en transportstödsfunktion och slutligen – vad avser de administrativ-ekonomiska uppgifter som sammanhänger med driften av den egna verksamheten – en administrativ funktion. Yrkestrafik- och transportstödsfunktionerna innefattar uppgifter av myndighetskaraktär.

I *planeringsfunktionen* föreslås ligga uppgifter i första hand i samband med den regionala trafikplaneringen. Det gäller bl. a. utarbetande av förslag till olika slag av planeringsanvisningar samt sammanställning och utvärdering av de av länsstyrelserna upprättade trafikplanerna. En annan viktig uppgift som faller inom funktionen är den beredskapsplanering avseende transportsektorn som tidigare åvilat transportnämnden. *Utredningsfunktionen* innefattar framtagande, sammanställning och bearbetning av fakta- och prognosmaterial som belyser transportsektorns allmänna utveckling. Arbetsuppgifterna avser även genomförandet av utredningsprojekt som inte naturligen faller inom ansvarsområdet för någon speciell trafikmyndighet. En betydelsefull uppgift inom ramen för utredningsfunktionen är handläggningen av frågor som berör nedläggningen av olönsam järnvägstrafik. Vidare hänförs hit granskningen av SJ:s separatredovisning.

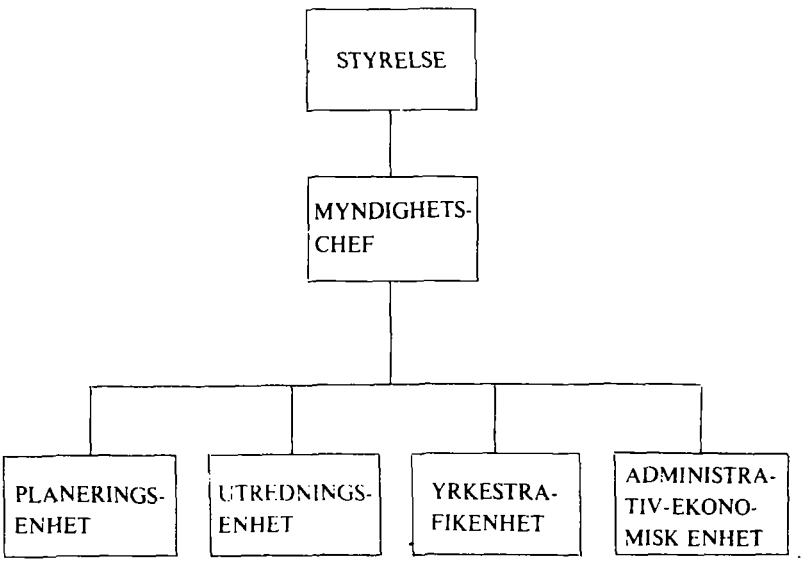
Inom *yrkestrafikfunktionen* faller i första hand de uppgifter som sammanhänger med yrkestrafiklagstiftningen. Det gäller bl. a. meddelande av anvisningar och föreskrifter rörande olika moment i tillståndsprövningen och för varnings- och återkallelseinstituten. I uppgifterna ingår även att medverka i uppläggningen och driften av ett nytt yrkestrafikregister, att handha besvärsprövning, tillståndsprövning i fråga om interregional busstrafik och internationell lastbils- och busstrafik, förhandlingar om internationella transportavtal etc. *Transportstödsfunktionen* innefattar främst

de uppgifter som nu åvilar bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden. Utöver frågor avseende bussbidrag och transportstöd bör till funktionen hänföras uppgifter sammanhängande med prövning av taxor i buss- och taxitrafik. Den *administrativa funktionen* omfattar myndighetens ekonomi-, personal-, informations-, dokumentations- och övriga administrativa funktioner.

Organisationsförslag

I promemorian föreslås en indelning av myndighetens verksamhet på fyra enheter. Dessa bör enligt promemorian utgöras av en planeringsenhet, en utredningsenhet, en yrkestrafikenhet och en administrativ-ekonomisk enhet. Myndighetens ledning bör enligt promemorian bestå av en lekmannastyrelse och under denna en chef med det direkta ansvaret för verksamheten. Vid sammanställningen av styrelsen bör beaktas att i denna ej bör ingå företrädare för partsintressen, vilka berörs av de ifrågavarande myndighetsuppgifterna. Det bör ankomma på regeringen att utse ledamöter.

För att det löpande planerings- och utredningsarbetet m. m. skall fungera på ett smidigt och rationellt sätt i förhållande till andra statliga myndigheter och enskilda organisationer och intressenter förutsätts att relativt fasta samråds- och samverkansformer och -rutiner tillskapas i lämplig omfattning. Till myndigheten bör därför knytas det råd för beredskapsplanering som nu är knutet till transportnämnden. Med hänsyn till nämndens arbetsuppgifter är det enligt promemorian även nödvändigt att lämpliga samrådsarrangemang utformas i anslutning till myndighetens uppgifter i planerings- och samordningshänseende och i fråga om yrkestrafiken. Med den enhetsindelning som tidigare föreslagits får myndigheten följande organisatoriska utformning.



Planerings-, utrednings- och yrkestrafikenheterna föreslås i promemorian handha de arbetsuppgifter som sammanhänger med myndighetens verksamhet inom planerings-, utrednings- resp. yrkestrafikfunktionerna. Den administrativa-ekonomiska enheten skall handha de tidigare beskrivna uppgifterna under transportstödsfunktionen och den administrativa funktionen.

Personalbehovet för det nya organet har bedömts restriktivt med hänsyn till de rationaliseringsvinster som bör kunna uppnås genom att verksamheten bedrivs inom ramen för en samlad organisation. En utförd dimensioneringsanalys visar att myndighetens totala personalbehov uppgår till 50 à 65 personer. Det kan enligt promemorian beräknas att av dessa befattningshavare ett femtiotal redan nu i större eller mindre omfattning innehar motsvarande uppgifter inom befintliga organ.

Remissyttrandena

Yttranden över departementspromemorian har avgetts av överbefälhavaren, postverket, statens järnvägar, statens vägverk, sjöfartsverket, luftfartsverket, statens trafiksäkerhetsverk, transportnämnden, fraktbidragsnämnden, bussbidragsnämnden, statskontoret, riksrevisionsverket, statens avtalsverk, statens handikappråd, statens personalnämnd, statens pris- och kartellnämnd, överstyrelsen för ekonomiskt försvar, statens planverk, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Östergötlands, Jönköpings, Kalmar, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Kopparbergs, Västernorrlands och Norrbottens län, Centralorganisationen SACO/SR, De Handikappades Riksförbund, Handikappförbundens centralkommitté, Landsorganisationen i Sverige, Landstingsförbundet, Näringslivets trafikdelegation, Statsanställdas förbund, Svenska busstrafikförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska Taxiförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska åkeriförbundet, Tjänstemännens Centralorganistion och MS-förbundet.

Remissinstanserna anser allmänt att den planering som i dag bedrivs på transportområdet i hög grad är trafikmedelsinriktad. Genom den hittillsvarande ansvarsfördelningen beträffande de i trafikplaneringen ingående frågorna har i egentlig mening övergripande helhetsbedömningar av planeringen och de åtgärder den bör leda till försvårats.

Remissinstanserna understryker vidare värdet av länsstyrelsernas omfattande arbete med regional trafikplanering som väsentligt breddat och fördjupat underlaget för bedömningar av skilda regioners behov av person- och godstransporter.

Betydande planeringsproblem kvarstår dock att lösa, varför man i allmänhet delar uppfattningen att en fortsatt regional trafikplanering är naturlig och nödvändig. Med hänsyn till betydelsen av en samlad syn på trafiksektorn menar olika remissinstanser att trafikverkens planering i ökad utsträckning måste samordnas sinsemellan och med en återkommande

regional trafikplanering. Dessa samordningsuppgifter måste enligt flertalet remissinstanser lösas på central nivå.

Remissinstanserna tillstyrker därför allmänt att den nuvarande sektoriella planeringen inom kommunikationsområdet kompletteras med en effektiv sektorsövergripande samordning och att ansvaret härför läggs på ett centralt statligt organ.

Härigenom anses det vara möjligt att på ett bättre sätt än hittills tillskapa ett väl avvägt trafikutbud med utgångspunkt i olika samhälleliga mål samt att framdeles anpassa trafiksystemet till förändringarna i olika samhällsfunktioner.

Postverket, luftfartsverket, länsstyrelsen i Uppsala län anser det fördelaktigt om ett centralt organ med bl. a. planerings- och utredningsuppgifter inom trafiksektorn inrättas för samordnad och enhetlig bedömning av hithörande frågor. Enligt *statens vägverk* är en av grundtankarna bakom regional trafikplanering att samordna och genomföra åtgärder inom transportområdet på såväl kommun- som länsnivå. Ansvaret för att en sådan samordning mellan trafikgrenar kommer till stånd måste ligga centralt.

Sjöfartsverket delar uppfattningen att det föreligger behov av att samordna och förstärka samhällets organisatoriska resurser på trafikplaneringsområdet. *Bussbidragsnämnden* betonar angelägenheten av att överinseendet över alla trafikplaneringsuppgifter och den handläggning av sådana frågor, som erfordras på central nivå, samordnas till ett gemensamt organ. Nämnden finner vidare att de nu vunna erfarenheterna av trafikplaneringen bättre kan tillvaratas om ett centralt organ inrättas.

Statskontoret anför att behovet av en myndighet på central nivå med helhetssyn över trafikområdet har stärkts genom den integrerade behandling som de skilda trafikslagen ges i den regionala trafikplaneringen. *RRV* konstaterar att behov föreligger av ett centralt organ för sektorövergripande trafikplanering. Organets huvudsakliga uppgifter bör vara övergripande trafikplanering på central nivå genom samordning av sektorplanering och regional trafikplanering samt precisering av trafikpolitiska riktlinjer genom utarbetande av alternativa planer.

Enligt *ÖEF* talar pågående försök med långsiktsplanering inom det ekonomiska försvaret för behovet av ett centralt trafikplaneringsorgan. Erfarenheterna från denna planering bestyrker att ett sådant organs uppgift bör vara att göra sådana övergripande bedömningar och sammanvägda bedömningar som sektormyndigheterna var för sig inte lämpligen kan göra.

Statens planverk konstaterar att det finns ett stort behov av ökad samordning bl. a. mellan trafikplanering och fysisk planering och mellan de olika transportslagen och transportanläggningarnas inbördes planering. Investeringsplaneringen inom trafiksektorn innebär ofta avvägningar som svårligen kan göras sektoriellt utan bör ske i samband med en sektorövergripande planering. För att få till stånd en samordning och en smidig

användning av transportförsörjningen som styrmedel i samhällsutvecklingen bör den övergripande planeringsverksamheten inom trafiksektorn handhas av ett och samma organ.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har i både det löpande arbetet med trafikfrågor och i samband med den regionala trafikplaneringen funnit behov av ett centralt organ som i framtiden kan handha anvisnings-, utrednings- och beredningsuppgifter inom trafikområdet. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* ser behov av ett samordnande centralt organ inom den övergripande trafikplaneringens område. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anser att ett centralt organ är nödvändigt för att bl. a. ge trafikplaneringen en enhetlig uppbyggnad och skapa förutsättningar för en samlad bedömning från samhällets sida när det gäller t. ex. trafiken på järnvägsnätet i landet.

Länsstyrelsen i Stockholms län, landstingsförbundet och Svenska kommunförbundet framhåller att den fortsatta regionala trafikplaneringen bör medverka till en samordning av de sektoriella planer som upprättas inom trafikverken och regional trafikplanering. För att lösa dessa samordningsuppgifter anses ett centralt statligt organ vara nödvändigt. *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* anser det värdefullt att övergripande planerings- och myndighetsfunktioner kan samordnas i ett centralt organ.

Enligt *SACO/SR* uppfattning är den trafikplanerande verksamheten i dagsläget spridd på ett stort antal händer. Mot bakgrund härav och trafikplaneringsfrågornas växande betydelse för samhällsutvecklingen i stort framstår tillskapandet av en central trafikplaneringsfunktion för samordning av olika aktiviteter inom detta område som välmotiverad.

Enligt promemorian tillgodoses behovet av ett centralt organ för bl. a. samordning av planeringen inom transportområdet lämpligast genom att en fristående myndighet inrättas. De uppgifter som föreslås åvila myndigheten kan sammanföras i ett antal funktioner nämligen en planeringsfunktion, en utredningsfunktion, en yrkestrafikfunktion, en transportfunktion och en administrativ funktion. Flertalet remissinstanser tillstyrker att en trafikplaneringsmyndighet inrättas med de arbetsuppgifter som föreslås i promemorian.

Enligt *sjöfartsverket* är det – om den i annat sammanhang föreslagna hamnplaneringsordningen vinner statsmakternas bifall – nödvändigt att verket får den kompetens och de befogenheter som krävs i sammanhanget och att den föreslagna myndighetens ansvarsområde avgränsas med hänsyn härtill. De båda myndigheterna bör på sikt kunna komplettera och stödja varandra. Den föreslagna myndighetens kompetens och överblick över trafiksektorn i sin helhet bör i ett naturligt och nödvändigt samarbete komma sjöfartsverket tillgodo och därmed särskilt den långsiktiga planering som verket är i färd med att bygga upp. Verket fäster stor vikt vid att samarbetsfrågorna ges tillfredsställande och enhetlig lösning. Liknande synpunkter framförs av *luftfartsverket*.

Bussbidragsnämnden finner det berättigat att en central myndighet inrättas för de föreslagna ändamålen. Nämnden anser det vara särskilt värdefullt att myndigheten inom ramen för de trafikpolitiska målen och anvisade medel skall samordna de olika stegen i planeringsprocessen.

Enligt *statskontoret* bör planeringsmyndigheten utöva en samordnande roll bl. a. genom utformningen av sektorsmyndigheters och länsstyrelsers planeringsförutsättningar. Gentemot andra myndigheters mer övergripande samhällsplaneringsuppgifter bör myndigheten vara en naturlig "samtalspartner" i samordningsfrågor.

Statens planverk bedömer den föreslagna myndigheten vara ett steg på vägen mot en mer integrerad trafikplanering. En trafikplaneringsmyndighet skulle också underlätta och ge klarare former för kontakter och samråd mellan de centrala ämbetsverken och motsvarande regionala och kommunala organ i fråga om trafikplaneringsuppgifter.

Länsstyrelserna i Kopparbergs och Västernorrlands län anser det positivt att trafikfrågor, som har nära samband med varandra, handhas av en myndighet inom vilken det finns en samlad kunskap inom trafikområdet. Förutom att omfattande beredningsuppgifter och en rad detaljfrågor avlastas departementet bör ett centralt organ på ämbetsverksnivå kunna bidra till effektivare ärendeberedning och enhetligare behandling av olika trafikfrågor.

De myndigheter och organisationer som företräder de handikappades intressen bl. a. *statens handikappråd* och *Handikappförbundens centralkommitté* är i allmänhet positiva till att en central trafikplaneringsmyndighet inrättas, då man i detta ser de bästa möjligheterna att i den reguljära trafikplaneringen och trafikmedlens utformning kunna beakta handikappfrågorna.

LO framhåller att den föreslagna myndigheten har en betydelsefull funktion. *Svenska busstrafikförbundet* konstaterar att förslaget om en central trafikplaneringsmyndighet väl korresponderar med förbundets egna uppfattningar. *Tjänstemännens centralorganisation* understryker att den föreslagna myndigheten måste ges en ställning och arbetsuppgifter så att den kan tjäna som ett reellt samordningsorgan inom den trafikpolitiska planeringen.

Den planeringsfunktion som föreslås åvila myndigheten innefattar uppgifter i första hand i samband med regional trafikplanering. En annan viktig uppgift som faller inom funktionen är beredskapsplaneringen inom transportsektorn. Flertalet remissinstanser tillstyrker eller lämnar utan erinran de föreslagna planeringsuppgifterna för en trafikplaneringsmyndighet.

ÖB, Överstyrelsen för ekonomiskt försvar och länsstyrelsen i Malmöhus län framhåller att det från beredskapssynpunkt är en fördel med den kombination av ansvar för trafikplanering i fred och beredskapsplanering för transportsektorn som förslaget innebär.

Sjöfartsverket har inget att erinra mot att myndigheten tilldelas uppgifter av övergripande och samordnande karaktär i fråga om den framtida planeringen

inom trafiksektorn. Verket anser det vara av värde att beredskapsplaneringen knyts närmare till den allmänna trafikplaneringen. Enligt *luftfartsverket* är det riktigt att trafikplaneringsutredningens uppgifter flyttas till en myndighet. Därmed avlastas departementet dessa uppgifter och samarbetet mellan planeringsorganen kan bedrivas på ett mera jämställt sätt. *Transportnämnden* finner det ur beredskapssynpunkt fördelaktigt att trafikplaneringsutredningens nuvarande uppgifter inordnas i en myndighet med en samlad överblick av transportbehov, -resurser och -utveckling.

Statskontoret ser det som naturligt att trafikplaneringsmyndigheten får en planeringsfunktion med uppgift att bl. a. utarbeta planeringsanvisningar, som dock inte bör vara alltför detaljstyrda. Därutöver bör till planeringsfunktionens uppgifter läggas ett ansvar att följa tillämpningen av sektormyndigheternas planeringssystem. *RRV* konstaterar att myndighetens uppgifter endast har en planerande och samordnande inriktning endast i fråga om den regionala trafikplaneringen. Inga resurser är avsatta för den viktiga samordningen av sektorplaneringen. *Bussbidragsnämnden* framhåller att den centrala myndighetens verksamhet på planeringsområdet kommer att leda till en bättre samordnad trafik än f. n. Anvisningarna för planeringen bör beakta att lokala eller regionala särförhållanden kan påkalla särlösningar.

Länsstyrelsen i Östergötlands län anser att den föreslagna rollfördelningen är lämplig. Den påverkar inte länsstyrelsernas möjligheter att på ett självständigt sätt arbeta med planeringsfrågor. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* finner det vara riktigt att trafikplaneringsutredningens uppgifter överförs till en trafikplaneringsmyndighet. Länsstyrelsen förutsätter att myndigheten får en så nära anknytning till kommunikationsdepartementet att garantier skapas för en med samhällsplaneringen i övrigt väl integrerad trafikplanering.

Några remissinstanser, bl. a. *länsstyrelserna i Stockholms och Västernorrlands län, LO, Statsanställdas förbund och Svenska kommunförbundet* anser att promemorian inte tillräckligt diskuterat den föreslagna myndighetens befogenheter och ansvarsområde i förhållande till regering och andra planerande myndigheter.

Några remissinstanser ställer sig negativa eller är tveksamma till att en särskild myndighet inrättas för samordning av planeringen på trafikområdet. I allmänhet anser dessa att detta ansvar bör läggas på ett organ inom kommunikationsdepartementet.

Enligt *SJ:s* uppfattning är det, med hänsyn till angelägenheten av att olika trafikmedel fungerar tillsammans på ett från samhällets synpunkt tillfredsställande sätt, närmast på departementsnivå som samordningsfrågorna bör lösas. *Statens vägverk och Svenska transportarbetareförbundet* anför liknande synpunkter. Enligt statens vägverk kan inte trafikverkens nuvarande planerings- och genomförandeansvar upprätthållas om en trafikplaneringsmyndighet placeras mellan verken och kommunikationsdepartementet. Svenska transportarbetareförbundet aktualiserar frågan om ett statens trafik-

verk för handläggning av trafikfrågor inom yrkestrafikens område.

Trafiksäkerhetsverket anser att oklara punkter finns beträffande samordningen av planeringsverksamheten inom berörda myndigheter och organ. Verket förordar därför att frågan om en fristående trafikplaneringsmyndighet utreds. *Riksrevisionsverket* är positiv till en förstärkning av den centrala sektorövergripande trafikplaneringen. F. n. saknas dock väsentliga förutsättningar för utformning av ett centralt trafikplaneringsorgan. Tills vidare tillstyrker därför RRV ett organ i kommittéform under kommunikationsdepartementet med centrala beredande trafikplaneringsfunktioner. Efter ett par år bör enligt RRV det vara möjligt att ta definitiv ställning till ett bestående centralt trafikplaneringsorgan. Beredskapsplaneringen bör enligt RRV föras till överstyrelsen för ekonomiskt försvar. Transportnämnden bör handlägga all verksamhet som rör yrkestrafiklagstiftningen.

Länsstyrelsen i Stockholms län ställer sig tveksam till ett nytt centralt ämbetsverk som har styrande och samordnande uppgifter i förhållande till andra centrala ämbetsverk. Den nödvändiga samordningen mellan de olika trafikverkens planerings- och utredningsarbete bör ligga på regeringen och kommunikationsdepartementet. Formerna för denna samordning bör enligt länsstyrelsen närmare övervägas. Liknande synpunkter framförs av *Landstingsförbundet* och *Svenska kommunförbundet*. Enligt landstingsförbundet kan den föreslagna myndighetens arbetsuppgifter delas på en central trafikberedning och en trafikmyndighet med ansvar för vissa myndighetsfunktioner av författningstillämpande karaktär.

Näringslivets trafikdelegation och *Svenska åkeriförbundet* menar att den regionala trafikplaneringen kan ses som en integrerad del av övrig länsplanering. Man anser att det f. n. saknas förutsättningar för att ta bestämd ståndpunkt till frågan om denna planering kräver en central myndighet för sin administration.

I promemorian föreslås att i myndighetens utredningsfunktion bör ligga framtagande av material som belyser transportsektorns allmänna utveckling. I denna funktion bör även ligga frågor som rör nedläggning av olönsam järnvägstrafik. Förslaget tillstyrks eller lämnas utan erinran av flertalet remissinstanser.

Enligt *statskontoret* finns en betydande likhet mellan de uppgifter som föreslås ingå i utredningsfunktionen och transportforskningsdelegationens uppgifter. Dessa uppgifter bör därför sammanslås i en utvecklingssektion inom myndigheten. *Svenska transportarbetareförbundet* anser att en trafikplaneringsmyndighet är ett lämpligt organ för att handha de föreslagna utredningsuppgifterna.

Några remissinstanser är tveksamma till myndighetens utredningsfunktion. Enligt *statens vägverk* hör en betydande del av de utredningar som nämns i promemorian primärt hemma hos de befintliga trafikverken och bör utföras av dessa. Vägverket ställer sig därför tveksamt till att bygga upp en central instans för utredningsverksamhet. Liknande synpunkter framförs av

länsstyrelsen i Stockholms län, Näringslivets trafikdelegation och *Svenska åkeriförbundet*. Flertalet remissinstanser anser det lämpligt att trafikplaneringsmyndigheten handhar frågor som rör nedläggning av trafiksvaga bandelar. *Trafiksäkerhetsverket* finner det vara riktigt att ifrågavarande uppgifter inordnas i en myndighet som har en samlad överblick av trafikplaneringen i landet. *Länsstyrelsen i Uppsala län* anser den föreslagna handläggningsordningen för nedläggningsprövning av trafiksvaga bandelar vara välmotiverad.

Enligt *länsstyrelsen i Norrbottens län* bör med den angivna handläggningsordningen beslut om enskilda bandelar kunna fattas utifrån ett bättre och mer samlat planeringsunderlag än den hittills tillämpade ordningen medgivit. Att den s. k. separatredovisningen övertas av den centrala trafikplaneringsmyndigheten är i överensstämmelse med den ändrade handläggningsordningen.

Några remissinstanser ställer sig tveksamma eller negativa till förslaget. *SJ* framhåller, i enlighet med sitt yttrande över den trafikpolitiska utredningen, att frågan om ändrad handläggningsordning vid prövning av järnvägsnedläggning samt en trafikplaneringsmyndighets medverkan häri närmare bör övervägas. Skulle en central trafikplaneringsmyndighet inrättas anser SJ det riktigt att den övertar granskningsmännens nuvarande uppgifter. Liknande synpunkter framförs av *Näringslivets trafikdelegation*.

Vägverket anser att överväganden om trafiksvaga järnvägsavsnitt även i fortsättningen skall ledas direkt av kommunikationsdepartementet.

I myndighetens yrkestrafikfunktion föreslås bl. a. ligga anvisningar rörande tillståndsprövningen och den fortlöpande tillsynen över den yrkesmässiga trafiken, viss besvärs- och tillståndsprövning samt utveckling av ett yrkestrafikregister.

Den föreslagna yrkestrafikfunktionen och de uppgifter som avses ligga i den har i allmänhet inte föranlett några erinringar från remissinstanserna. Flertalet remissinstanser finner ett påtagligt behov av ifrågavarande anvisningar.

När det gäller myndighetens uppgifter i samband med yrkesmässig trafik delar transportnämnden helt promemorians uppfattning rörande behovet av mer preciserade normer vid prövningar av lämplighet för utövande av internationell yrkesmässig trafik, varningar, återkallelser av tillstånd etc. Nämnden anser det önskvärt att samma normer tillämpas vid bedömningen av yrkestrafikärenden i inrikes och utrikes trafik.

Länsstyrelserna har allmänt tillstyrkt att de uppgifter som hör samman med yrkestrafiklagstiftningen handläggs av den föreslagna myndigheten. Länsstyrelserna ställer sig däremot i allmänhet tveksamma till att myndigheten skall vara besvärsinstans för länsstyrelsebeslut i vissa frågor. Länsstyrelserna ansluter sig även till att tillståndsgivningen för den interregionala busstrafiken överförs från länsstyrelserna till det centrala organet.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län anser att ärenden om transportförmedlingstillstånd, som berör flera län, bör överföras till den föreslagna centrala trafikplaneringsmyndigheten.

Landstingsförbundet, Statsanställdas förbund och *Svenska busstrafikförbundet* delar uppfattningen att de uppgifter som sammanhänger med yrkestrafikfunktionen handläggs av en central trafikmyndighet. Enligt *Svenska transportarbetareförbundets* uppfattning bidrar inrättandet av en central trafikplaneringsnämnd med de uppgifter på yrkestrafikens område som föreslås i promemorian, till en väl fungerande yrkestrafik i linje med de övergripande trafikpolitiska målsättningarna.

SJ och *Svenska åkeriförbundet* motsätter sig att en myndighet får de befogenheter beträffande bl. a. tillämpning och förändring av författningar inom yrkestrafikens område som föreslås i promemorian. De erforderliga centrala anvisningarna och normerna till länsstyrelserna bör enligt Åkeriförbundets mening uppdras åt transportnämnden att utforma.

Vad gäller inrättandet av ett yrkestrafikregister framhåller *trafiksäkerhetsverket* att verket bör ha det samlade ansvaret för själva yrkestrafikregistret med dess anknytning till det centrala bil- och körkortsregistret. Innehållet i registret bör dock anges av det centrala trafikplaneringsorganet i samråd med trafiksäkerhetsverket.

I myndighetens transportstödsfunktion föreslås ligga frågor avseende bussbidrag och transportstöd samt uppgifter sammanhängande med prövning av taxor i buss- och taxitrafik.

Mot bakgrund av den samordning som eftersträvas i olika frågor har flertalet remissinstanser tillstyrkt eller lämnat utan erinran förslaget att bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden och dessa nämnders arbetsuppgifter inordnas i en central trafikplaneringsmyndighet. Man understryker de fördelar ur förvaltnings- och rationaliseringssynpunkt som ett sammanförande av närbesläktade förvaltningsuppgifter innebär.

Fraktbidragsnämnden anser att den stora sakkunskap som finns inom nämnden om hela landtransportområdet måste ha ett stort värde för den prognos- och planeringsverksamhet som kommer att ske inom trafikplaneringsmyndigheten. Nämnden har därför inget att erinra mot att fraktbidragsnämnden inordnas i den föreslagna trafikplaneringsmyndigheten. *Bussbidragsnämnden* framhåller att den bidragsgivning som nämnden har att svara för delvis kan ses som ett led i genomförandet av den regionala trafikplaneringen. Nämnden har därför i successivt ökande omfattning kommit att handlägga även trafikplaneringsfrågor. Nämnden finner det angeläget att dessa arbetsuppgifter samordnas i den föreslagna myndigheten.

Enligt *länsstyrelsen i Uppsala län* är det naturligt att trafikplaneringsmyndigheten handhar de uppgifter inom transportstödsfunktionen som föreslagits. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* och *Svenska transportarbetareförbundet* delar uppfattningen att bussbidragsnämnden och fraktbidragsnämnden bör ingå som en del i en central trafikplaneringsmyndighet.

RRV anser att fraktbidragsnämnden och bussbidragsnämnden inte bör ingå i ett centralt trafikplaneringsorgan, eftersom dessa nämnder har till uppgift att enbart förmedla de beslutande bidragen så rationellt som möjligt. *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* förordar att fraktbidragsnämndens verksamhet ej inordnas i den centrala trafikplaneringsmyndigheten. Länsstyrelsen anser vidare att en väsentlig del av bussbidragsnämndens verksamhet med fördel skulle kunna överföras till länsstyrelserna.

Beträffande myndighetens uppgifter när det gäller samordningen av taxesättningen inom buss- och taxitrafiken har flertalet remissinstanser tillstyrkt promemorians förslag. Man understryker behovet av en samordning av taxesättningen inom olika delar av buss- och taxitrafiken.

Svenska taxiförbundet uttrycker tillfredsställelse över att ett självständigt centralt organ inrättas för prövning av frågor om fastställelse av taxitaxan. Det är förbundets uppfattning att även den granskning och bedömning, som föregår fastställandet i första hand bör åvila trafikplaneringsmyndigheten. *Statens pris- och kartellnämnd* instämmer i behovet av en central samordning av taxesättningen inom buss- och taxitrafiken och anser att det i anslutning till frågan om inrättande av ny trafikplaneringsmyndighet bör övervägas att föra samman eller i varje fall nära samordna behandlingen på central nivå av alla viktigare taxefrågor inom transportområdet. Nämnden anför vidare att om en ny myndighet tilldelas taxefrågor inom transportområdet bör det i myndighetens instruktion anges att prövning av taxa skall ske i samråd med SPK. I annat fall bör dessa frågor undantas från SPK:s ansvarsområde.

Länsstyrelserna är i allmänhet positiva till förslaget att fastställandet av buss- och taxitaxor överförs till en trafikplaneringsmyndighet.

Länsstyrelsen i Stockholms län, landstingsförbundet och *Svenska kommunförbundet* anser att reglerna för fastställelse av busstaxor bör utformas så att primärkommuner och landsting eller för den kommunala sidan gemensamma trafikorgan ges rätt att själva fastställa taxor och turlistor för den egna trafiken. Ifråga om taxitaxans nivå menar länsstyrelsen att denna bör fastställas av regeringen.

Förslaget att den centrala myndigheten skall ansvara för handikappanpassningen av det kollektiva trafiksystemet har allmänt tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna.

Statens vägverk och *Statens planverk* delar uppfattningen att den nya myndigheten skall svara för samordningen av de kollektiva trafikmedlens och trafikomläggningarnas anpassning till de handikappades behov. Statens planverk anser vidare att myndigheten skall svara för utfärdandet av föreskrifter som syftar till högre grad av tillgänglighet för de handikappade inom den kollektiva trafiken. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* finner det naturligt att den föreslagna myndigheten skall svara för handikappanpassningen av det kollektiva trafiksystemet och tillhörande forsknings- och utvecklingsarbete.

Statens handikappråd, De handikappades riksförbund, Handikappförbundens centralkommitté och *MS-förbundet* är positiva till förslaget. Dessa remissinstanser anser allmänt att det saknas en beskrivning av myndighetens ställning gentemot andra organ, exempelvis när det gäller befogenheter att utfärda bindande föreskrifter. Man anser att myndigheten till sig bör knyta ett särskilt handikappråd i vilket bl. a. företrädare för olika handikappintressen bör ingå.

Enligt statens handikappråd bör myndigheten ges befogenhet att utfärda normer med bindande verkan för hur olika fordon skall vara utformade, liknande byggnadsstadgans § 42a.

Mot ett mot önskemålen svarande ekonomiskt engagemang från samhällets sida finns det enligt SJ:s uppfattning inte någon egentlig anledning att införa en särskild administrativ normgivning för att nå bättre resultat. *Trafiksäkerhetsverket* ifrågasätter om handikappuppgifterna passar in i mönstret för det skisserade organet och anser att verket lämpligen borde handha uppgiften att utfärda anvisningar om denna anpassning.

Remissinstanserna har i allmänhet funnit promemorians förslag till organisatorisk utformning av en trafikplaneringsmyndighet vara väl avvägt. Vissa remissinstanser har framfört förslag till mindre förändringar i organisationsstrukturen. Man har påpekat att det inte framgår vilken enhet som skall ansvara för handikappanpassningen av det kollektiva transportsystemet.

ÖB, transportnämnden och *överstyrelsen för ekonomiskt försvar* understryker angelägenheten av att beredskapssektorn inom trafikplaneringsmyndigheten ges erforderliga personalresurser.

Statskontoret föreslår att myndigheten organiseras i fyra enheter. Planeringsenheten bör, förutom planeringsfunktionen, även innefatta funktionen utredning. Vidare bör särskilda enheter inrättas för utveckling och yrkestrafik. Handikappfrågorna bör handläggas inom utvecklingsenheten. I enlighet med promemorians förslag bör den administrativ-ekonomiska enheten svara för transportstödsfunktionen och den administrativa funktionen. Även *sjöfartsverket* anser att planerings- och utredningsenheten bör kunna sammanslås.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län menar att arbetsuppgifterna inom transportstödsfunktionen bör hänföras till yrkestrafikenheten i stället för till administrativa och ekonomiska enheten. *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* anser att en fristående beredskapsfunktion, direkt underställd myndighetschefen, bör inrättas. Detta skapar garantier för att beredskapsplaneringen inom transportområdet organisatoriskt får samma ställning som den har inom transportnämnden. *TCO* delar denna uppfattning.

När det gäller sammansättningen av styrelsen föreslås i promemorian att inga företrädare för partsintressen bör ingå i denna. Flertalet remissinstanser har lämnat förslaget utan erinran. *Svenska kommunförbundet* utgår ifrån att utredningen med "partsintressen" inte avser företrädare för

kommunerna.

Övriga remissinstanser som uttalat sig i frågan – *SJ*, *sjöfartsverket*, *transportnämnden*, *Statsanställdas förbund*, *Svenska busstrafikförbundet*, *Svenska transportarbetareförbundet*, *Svenska åkeriförbundet*, *TCO* och *MS-förbundet* anser det naturligt att företrädare för olika intressen ges möjlighet att påverka trafiksektorns framtida utformning och därför bör ingå i nämndens styrelse. Om en intressesammansatt styrelse av särskilda skäl inte kan komma i fråga bör enligt sjöfartsverket övervägas att knyta någon form av fast delegation eller råd till myndigheten bestående av representanter för trafikverken och andra organ som har ett väsentligt intresse i trafikplaneringen eller angränsande frågor.

I fråga om den nya myndighetens lokalisering erinrar *transportnämnden* om att för transportnämndens vidkommande har tidigare efter ingående överväganden konstaterats att endast Stockholmsområdet kan komma i fråga. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* finner det naturligt att den placeras i Norrköping. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* anser att Nässjö bör komma i fråga som tänkbar lokaliseringsort. *Länsstyrelsen i Kalmar län* hävdar att Kalmar måste ges högsta prioritet vid lokalisering av ny statlig verksamhet.

Den nya myndigheten föreslås inrättad den 1 juli 1977, vilket i allmänhet inte föranlett några erinringar från remissinstanserna.

Bilaga 10

Ds K 1977:1 Långa fordon och fordonskombinationer, sammanfattning av betänkandet och remissyttrandena

Sammanfattning av betänkandet

I särskilda direktiv i januari 1974 uppdrogs åt trafiksäkerhetsutredningen att närmare utreda frågan om en minskning av högsta tillåtna längd för motordrivna fordon och fordonståg, formerna för genomförandet av en sådan åtgärd och behovet av utmärkning av fordonslängd. I betänkandet redovisar utredningen sina överväganden i frågorna. Vad gäller frågan om en minskning av högsta tillåtna fordonslängd har utredningen begränsats till de trafiksäkerhetsmässiga konsekvenserna härav. Enligt direktiven skulle också de samhällsekonomiska och regionalpolitiska aspekterna av en längdminskning utredas, men efter samråd med kommunikationsdepartementet har denna del uteslutits från uppdraget då dessa aspekter behandlats av den trafikpolitiska utredningen. Utredningen har väsentligen ägnat sina studier åt effekten av en längdminskning från nu gällande 24 till 18 m (Trafiksäkerhetsutredningen, sekretariatet: Studie av effekten på trafikolyckor av en minskning av högsta tillåtna fordonslängd från 24 till 18 m) och har kommit till resultat som redovisas i det följande.

Vad gäller längdminskningsfrågan har utredningen funnit att olycksrisken, dvs. sannolikheten för ett fordon att per km körsträcka bli direkt inblandat i en trafikolycka, är för en given typ av fordonskombination större ju längre denna är. Resultatet gäller såväl för hela längdintervallet 12–24 m som för intervallet 18–24 m. Att en kortare fordonskombination är trafiksäkrare än en längre kombination *av samma typ* är statistiskt säkerställt.

Det har emellertid också konstaterats att olycksrisken är högre för påhängsvagnsekipage än för släpvagnsekipage av samma längd. I dagens trafik har påhängsvagnsekipage med en längd av 17–18 m en högre olycksrisk än släpvagnsekipage med en längd av 23–24 m.

Trafiksäkerhetseffekten av en längdminskning till 18 m blir därför till stor del beroende av i vilken utsträckning de transporter som sker med fordonskombinationer längre än 18 m, utbytesfordon, efter en längdminskning kommer att utföras med påhängsvagnsekipage, dvs. hur stor andel av ersättningsfordonen som blir påhängsvagnsekipage. Påhängsvagnsekipagen är föga lämpade för användning vid större fordonslängder. Detta avspeglas bl. a. i att endast 3 % av trafikarbetet för kombinationer över 18 m f. n. sker med påhängsvagnsekipage mot ca 30 % i längder därunder.

Påhängsvagnsekipagen med sin – även i längder av 18 m och därunder – speciellt höga lastkapacitet måste förutsättas bli en efter en längdminskning från transportekonomisk synpunkt attraktiv kombination. Det finns därför anledning att räkna med att påhängsvagnsekipagen – i varje fall efter en övergångstid – kommer att svara för 30 % eller mer av utbytesfordonens

trafikarbete. Längdminskningen kan med andra ord förutsättas medföra en påtaglig förskjutning från släpvagnsekipagen mot de trafikfarligare påhängsvagnsekipagen.

Antalet olyckor med fordonskombinationer är givetvis också beroende av omfattningen av det trafikarbete de utför. En längdminskning till 18 m leder till ökat trafikarbete om oförändrad godsmängd skall transporteras på grund av att kortare fordon tar mindre last och därför måste utföra fler transporter. Denna trafikökning har uppskattats till 15 – 30 % (genomsnitt 22 %).

Mot denna bakgrund har utredningen funnit att för att ifrågasatt längdminskning skall medföra en trafiksäkerhetsförbättring krävs att längdminskningen kombineras med åtgärder av annat slag. Om sådana åtgärder inte vidtas kan en längdminskning resultera i försämrad trafiksäkerhet.

Trafiksäkerhetsverket undersöker f. n. möjligheterna att genom uppställande av vissa kravspecifikationer minska påhängsvagnsekipagens höga olycksrisk. Åtgärder av angivet slag är motiverade oavsett vilket beslut som fattas i längdfrågan. Vid en längdminskning blir det emellertid särskilt viktigt med sådana åtgärder till följd av den väntade ökningen av transporter med påhängsvagnsekipage. Som ett mycket gott resultat av åtgärder av ifrågavarande slag kan anses en minskning av olycksrisken för påhängsvagnsekipage i storleksordningen 20 %.

För att längdminskning med säkerhet skall medföra en trafiksäkerhetsförbättring är dock enbart dessa åtgärder inte till fyllest. Gods måste även i stor utsträckning överflyttas till andra transportmedel. Utgår man från att påhängsvagnsekipagen kommer att svara för 30 % av ersättningsfordonens trafikarbete och att påhängsvagnsekipagens olycksrisk minskas med 20 % samt vidare att den minskade lastförmågan skulle medföra en trafikarbetsökning med 22 % måste godstransporter motsvarande minst 35 % av utbytesfordonens trafikarbete ske med andra transportmedel.

Det minsta transportarbete som måste ske med andra transportmedel än lastbil blir enligt dessa beräkningar ca 3,4 miljarder tonkm, vilket motsvarar en godsmängd av uppskattningsvis 24 milj. ton. Det totala godstransportarbetet med järnväg år 1975 uppgick till 16 miljarder tonkm och den med järnväg fraktade godsmängden till 62 milj. ton.

Det ställs med andra ord stora krav på att transporter överförs från lastbil till andra transportmedel även om påhängsvagnsekipagens säkerhet förbättras.

Den trafiksäkerhetsförändring, positiv eller negativ, som kan bli följden av en längdminskning är mätt i förhållande till totala antalet olyckor i landet relativt liten.

Vad härefter gäller frågan om fordonslängdens utmärkning finner utredningen att behov föreligger att fordonskombinationer utmärks med särskild skylt för att säkerheten skall förbättras. Utredningen föreslår att fordonskombinationer med en längd över 18 m utmärks med skylt, som visar en symbol för en lastbil med släpvagn. Utredningen stöder sitt förslag bl. a. på en omkörningsstudie som statens väg- och trafikinstitut utfört (Statens väg- och

trafikinstitut, Rapport nr 103, 1976, Omkörningar av långa fordonskombinationer, studie av mötesmarginaler av Ulf Hammarström). Enligt denna är risken för olycka i samband med omkörning mindre om det långa fordonet är försett med längdinformerande skylt. Vid valet av från trafiksäkerhetssynpunkt lämplig nedre gräns för skyltningen har utredningen valt 18 m, då denna efter internationella överväganden förväntas bli tillämpad i flertalet europeiska länder. Vad gäller skyltens utseende anser utredningen att en utformning såsom en symbol för fordonskombination utan angivande av fordonslängd vara det lämpligaste. Motiveringen är praktisk och baserad på omnämnda omkörningsstudie.

Utredningen konstaterar sammanfattningsvis vid slutredovisningen av sina överväganden i här berörda spörsmål att olycksrisken avtar med minskande fordonslängd för en given typ av fordonskombination men att en längdminskning leder till ökad trafik vid transport av oförändrad godsmängd.

Olycksrisken är betydligt större för kombinationen dragbil med påhängsvagn än för kombinationen lastbil med släpvagn för samma fordonslängd och andelen påhängsvagnstransporter kommer med stor sannolikhet att öka kraftigt vid en längdminskning från 24 till 18 m.

Åtgärder bör vidtas för att förbättra påhängsvagnsekipagens säkerhet oavsett om längdminskning sker eller ej.

En mycket stor andel av godstransporterna måste därutöver överföras från landsvägstransport till andra transportmedel för att en längdminskning från 24 till 18 m med säkerhet skall medföra en trafiksäkerhetsförbättring.

En längdminskning från 24 till 18 m kan inte väntas medföra att skadorna till följd av trafikolycka blir av lindrigare art.

Fordon och fordonskombinationer längre än 18 m bör utmärkas med särskild skylt med symbol föreställande lastbil med släpvagn.

Inga entydiga belägg finns för att enbart en minskning av högsta tillåtna fordonslängd från 24 till 18 m skulle medföra en trafiksäkerhetsförbättring. Om inte antydda åtgärder vidtas i angiven utsträckning finns risk för att en längdminskning medför försämrad trafiksäkerhet.

Remissyttrandena

Efter remiss har yttranden avgetts av riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, överbefälhavaren (ÖB), statens järnvägar (SJ), statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, statens väg- och trafikinstitut (VTI), statskontoret, riksrevisionsverket (RRV), länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Östergötlands, Jönköpings, Malmöhus, Göteborg och Bohus, Västernorrlands och Norrbottens län, AB Godstrafik & Bilspedition, AB Svensk Bilprovning, AB Svenska Godscentraler (ASG), Centralorganisationen SACO/SR (SACO/SR), Kungl. Automobil Klubben (KAK), Landsorganisationen i Sverige (LO), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Motormännens riksförbund (M), Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Näringsli-

vets trafikdelegation, Statsanställdas förbund (SF), Svenska kommunförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska åkeriförbundet, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening, Tjänstemännens Centralorganistion (TCO) samt Skogsbrukets motortransportkommitté.

Vad gäller begränsning av den tillåtna fordonslängden redogör flera remissinstanser för sina tidigare yttranden över trafikpolitiska utredningens betänkande Trafikpolitik – behov och möjligheter (SOU 1975:66). För dessa hänvisas till avsnittet om remissyttrandena, bilaga 3.

Riksåklagaren framhåller att det hade varit av intresse att få belyst den troliga effekten på trafikolyckor av differentierade tillåtna fordonslängder alltefter fordonets konstruktion. Det föreligger lika starka skäl att minska största tillåtna längd för påhängsvagnar till 16 m som att generellt minska högsta tillåtna fordonslängd till 18 m. En sådan åtgärd skulle sannolikt leda till att andelen påhängsvagnar minskade. En kombination av 16 m för påhängsvagnar och 18 m för övriga skulle vara från trafiksäkerhetssynpunkt väl motiverad. En överföring av transporter till järnväg är av intresse även för att spara energi. Utredningen undanröjer inte tveksamheten beträffande lämpligheten av 24 m längd från trafiksäkerhetssynpunkt. Tekniska åtgärder av betydelse för säkerheten samt rationalisering och effektivisering som höjer nyttjandegraden är även angelägna åtgärder.

Rikspolisstyrelsen anser att en längdminskning bör genomföras om av utredningen föreslagna åtgärder bedöms kunna vidtagas. Oavsett om generell längdreduktion beslutas eller inte är det angeläget att längden på kombinationen dragbil med påhängsvagn maximeras till förslagsvis 18 m. Åtgärder bör vidtas avseende kombinationen dragbil med påhängsvagn bl. a. för att minska dessa kombinationers behov av manöverutrymme.

ÖB delar utredningens överväganden och förslag. Vid eventuell minskning av fordonslängden förutsätter ÖB generell dispens.

SJ framhåller att ett medel att öka trafiksäkerheten och framkomligheten på vägarna är att tung trafik överflyttas till järnväg. En betydande effekt i den riktningen kan åstadkommas genom att ett likartat kostnadsansvar införes för väg- och järnvägstrafik.

Vägverket instämmer i utredningens slutsatser och resultat angående trafiksäkerhetseffekterna av begränsning av fordonslängden. När det gäller övriga effekter åberopas remissyttrandet över trafikpolitiska utredningens betänkande (SOU 1975:66). Utredningen har undersökt längdbestämmelser i ett antal länder och funnit att Sverige tillåter de längsta kombinationerna. Dock diskuteras i Förenta staterna möjligheterna bl. a. från energipolitisk synpunkt att tillåta 80 fot 'lastlängd', vilket svarar mot 29 – 30 m fordonslängd. Vägverket har inget att erinra mot att maximala fordonslängden 22 m ytterligare övervägs, dels därför att enligt gällande bruttoviktsbestämmelser ett 22 m fordon i många fall kan transportera samma godsmängd som, enligt tidigare bestämmelser, ett 24 m fordon, dels därför att 22 m möjliggör lastning av tre 20-fotscontainers. Vägverket finner det angeläget med nya

bestämmelser som reglerar fordonskombinationers utrymmesbehov vid kurvkörning. Nuvarande begränsningar av enbart totallängden är otillräckliga.

Trafiksäkerhetsverket uppfattar trafiksäkerhetsutredningen så att längdminskningen i sig själv innebär en trafiksäkerhetsförsämring eftersom den måste kompenseras med andra åtgärder, som minskar olycksriskerna. I betänkandet anges dock inte om överförandet av transportarbete från bil till annat fordonsslag skulle vara en direkt följd av längdminskningen eller om överföringen skulle bli en följd av andra åtgärder. Antas det sistnämnda vara fallet skulle samma eller större trafiksäkerhetsfrämjande effekter kunna nås om dessa åtgärder vidtogs utan minskning av fordonslängden. Trafiksäkerhetsverket delar utredningens uppfattning om riskerna vid omkörning av långa fordonskombinationer.

Verket delar också uppfattningen om behovet av åtgärder för ökad säkerhet hos påhängsekipagen. Anledningen till påhängsekipagens högre olycksrisk i jämförelse med släpvagnsekipage av samma längd är dels deras större utrymmesbehov i snäva svängar som vägkorsningar och rondeller, dels deras sämre gir- och vältningsstabilitet, under i övrigt lika betingelser. Minskas fordonskombinationens utrymmesbehov, minskas också dess stabilitet. Det är tveksamt om enbart ändrade konstruktioner av påhängsekipage skulle medföra en minskning av deras olycksrisk med 20 %, vilket utredningen antagit. Minskas utrymmesbehovet på bekostnad av den dynamiska stabiliteten kan man förutsätta att antalet olyckor inom tätbebyggelse minskar medan antalet ökar utanför, där fordonen framförs med högre hastighet. Det kan antas att en minskning av den tillåtna fordonslängden i många fall skulle resultera i en högre lasthöjd för att minskningen av den effektiva lastytan skall kompenseras. Högre lasthöjd medför försämrad vältningsstabilitet, och därmed minskad trafiksäkerhet. En längdminskning skulle behöva följas av föreskrifter om minsta vältningsstabilitet. Trafiksäkerhetsverket planerar att på sikt utarbeta sådana föreskrifter, men mycket arbete återstår innan dessa kan slutligt fastställas. Kraven på påhängsekipage måste skärpas. Arbete pågår inom trafiksäkerhetsverket men beräknas ta lång tid.

VTI anser att begränsningen av utredningsuppdraget – att inte innefatta de samhällsekonomiska och regionalpolitiska aspekterna – medfört att man inte har erforderligt underlag för att överblicka konsekvenserna av minskad maximal fordonslängd. Institutet har inga erinringar mot studien av olycksrisker. Det är ej möjligt att bestämma skillnader i antalet olyckor vid längdminskning på grund av att ersättningsfordonens förväntade trafikarbete är okänt. Utredningens metod att använda räkneexempel finner institutet intressant. Framställningen avseende vissa speciella problem, som är förknippade med fordonskombinationer och som avser utrymmesbehov, vältnings- och girstabilitet, grundar sig i stor utsträckning på material, som tagits fram inom institutet. Institutet vill understryka betydelsen av att man uppmärksammar frågeställningen och inför erforderliga bestämmelser.

Statskontoret anför i likhet med utredningen att några entydiga slutsatser om en längdminsknings inverkan på trafiksäkerheten inte kan dras av utredningens material. Det hade varit värdefullt om följande fyra punkter hade belysts: 1) En olycksanalys vid alternativa trafikmönster 2) En analys av effekter på trafikrytm och medelhastighet av ett ökat antal lastfordon 3) En analys av enbart olyckornas längdberoende 4) Benägenheten för olyckor både för olycksfordon och icke olycksfordon. Statskontoret delar meningen att en stor del av trafiken bör föras över till andra transportmedel vid en längdreduktion för att inte trafiksäkerheten skall försämras. I sammanhanget får inte glömmas bort att man samtidigt kan få en överföring av olyckorna till alternativa transportmedel. Resultatet visar även att speciella åtgärder bör sättas in mot påhängsvagnarna oavsett beslut om längdreduktion.

RRV hänvisar till sitt yttrande över trafikpolitiska utredningens betänkande. Eftersom verket fann betänkandet bristfälligt underbyggt tillstyrktes inga åtgärder i avvaktan på trafiksäkerhetsutredningens undersökning. En översiktlig studie genom IVA:s transportforskningskommission indikerar att en längdminskning kan medföra betydande transportkostnadsökningar. En annan effekt vid oförändrat transportarbete med lastbil är ökat antal fordon och därmed sannolikt ökade restider för andra trafikanter. Några samhällsekonomiska fördelar med enbart en längdminskning redovisas inte av varken trafikpolitiska utredningen, trafiksäkerhetsutredningen *eller andra utredningar*. Verket avstyrker därför en längdminskning. RRV anser vidare att orsaken till den höga olycksrisken för fordonskombinationen dragbil med påhängsvagn närmare bör undersökas.

Länsstyrelsen i Stockholms län finner inte anledning att ifrågasätta trafiksäkerhetsutredningens slutsats att trafiksäkerhetsmässiga belägg ej finns för minskning av tillåtna fordonslängder. Emellertid kan andra skäl tala för begränsning – såsom allmänt trafikpolitiska eller en anpassning till den begränsning av fordonslängden till högst 18 m som gäller i de flesta västeuropeiska länder. Länsstyrelsen vill understryka vikten av att åtgärder i alla händelser vidtas för att förbättra påhängsekipagens säkerhet.

Länsstyrelsen i Uppsala län tillstyrkte trafikpolitiska utredningens förslag om 18 m som största fordonslängd. I samband därmed framhöll länsstyrelsen att en sådan längdbegränsning måste följas av åtgärder som underlättar utnyttjande av järnväg. Länsstyrelsen instämmer i trafiksäkerhetsutredningens slutsatser avseende trafiksäkerhetsaspekterna. Länsstyrelsen anser vidare att trafiksäkerhetsverket snarast bör uppställa vissa kravspecifikationer, som syftar till att minska påhängsvagnsekipagens höga olycksrisk.

Länsstyrelsen i Östergötlands län fann bärande trafikpolitiska motiv för trafikpolitiska utredningens förslag om en längdbegränsning från 24 m till 18 m och tillstyrkte med vissa reservationer. Länsstyrelsen anser att detta förslag även är det trafiksäkerhetsmässigt bästa. Den i Europa helt dominerande fordonslängden är maximalt 18 m. Länsstyrelsen anser vidare att restrik-

tioner kan läggas på användandet av den trafikfarliga 18 m dragbilen med påhängsvagn för att uppnå det efterlysta sambandet mellan längd och trafiksäkerhet.

Länsstyrelsen i Jönköpings län anser att det hade varit önskvärt att ytterligare ett alternativ utöver 24 m och 18 m redovisats, förslagsvis 21 m. För en sådan längd torde argumentet om påhängsekipagens högre olycksbenägenhet inte vara tillämpligt. En största fordonslängd av 21 m torde även få vissa konsekvenser i fråga om beräkningen av de transporter som måste ske med andra transportmedel än fordonskombinationer för att antalet olyckor skall minska. En ökning av antalet tunga fordon skulle ur underhållssynpunkt vara ogynnsamt för vägnätet, särskilt på de vägsträckor, som inte har fullgod bärighet året om. Det hade varit värdefullt om färdhastighetens betydelse vid olyckor med långa fordon hade utretts. Den gjorda omkörningsstudien belyser inte frågan, om ett ekipage med 24 m längd har en mera dämpande effekt på omkörningstendensen än ett ekipage om 18 m. Detta spörsmål har betydelse bl. a. för den ur trafiksäkerhetssynpunkt inte oväsentliga frågan om hur köbildningar uppstår. Länsstyrelsen framhåller, att den nya utredningen har tillfört frågan om fordonslängd en rad från trafiksäkerhetssynpunkt viktiga erfarenheter, vilka bör leda till ett mer nyanserat ställningstagande än det trafikpolitiska utredningen gjorde. Länsstyrelsen framhåller vidare att påhängsekipagens stora utrymmeskrav i kurvor, vägskäl och trafikplatser kan medföra krav på ombyggnad av vissa vägskäl och trafikplatser inom tätorter, om antalet påhängsekipage kraftigt ökas på vägarna.

Länsstyrelsen i Malmöhus län tillstyrkte trafikpolitiska utredningens förslag om en begränsning av maximilängden till 18 m. Med hänsyn till vad trafiksäkerhetsutredningen visat anser sig länsstyrelsen nu böra i viss mån ändra sin uppfattning. En längdreduktion kommer enligt länsstyrelsens åsikt att medföra en ökad användning av fordonskombinationen dragbil med påhängsvagn. Skånes Handelskammare har poängterat att en överflyttning till annat transportmedel inte låter sig göras i vissa branscher. Inom byggnadsindustrin används vissa specialkonstruerade fordon, som endast till ringa del kan ersättas med järnväg. Även inom skogsnäringen är möjligheterna begränsade att föra över gods från väg till järnväg. Länsstyrelsen anser att den trafiköverflyttning från landsväg till järnväg, som behövs för att öka trafiksäkerheten är så betydande att en överflyttning av hela godsmängden i praktiken inte är möjlig och en överflyttning av den större delen skulle kräva högst avsevärda investeringar inom järnvägstrafiken. Någon generell sänkning av fordonslängderna bör därför inte göras. Det bör emellertid närmare utredas vilka konsekvenser från trafiksäkerhetssynpunkt som uppstår om man sänker maximilängden för enbart dragbil med påhängsvagn till 16 m alternativt 18 m. Länsstyrelsen anser att särskilda åtgärder måste sättas in mot dragbil med påhängsvagn. På grundval av Volvos olycksundersökningar bör enligt länsstyrelsen genom en mera utbredd användning av 109 § i

vägtrafikkungörelsen de långa fordonen i ökad omfattning hänvisas till för dem mera lämpade gator och vägar i samhällen.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län uttalade sig i yttrande över trafikpolitiska utredningens betänkande för att större andel av de långväga transporterna utförs med järnväg. Länsstyrelsen ställde sig dock tveksam till att använda längdminskning av vägfordonen som styrmedel bl. a. med hänsyn till osäkerheten från trafiksäkerhetssynpunkt. När nu trafiksäkerhetsutredningen visar att längdminskning inte medför trafiksäkerhetsmässiga fördelar, avstyrker länsstyrelsen en sådan minskning. Den anser heller inte att någon annan maximilängd av t. ex. 22 m bör övervägas. Redan i dag är det möjligt att med lokal trafikföreskrift begränsa den långa och tunga trafiken inom tätorter. Så har skett t. ex. i centrala Göteborg. Länsstyrelsen tillstyrker att åtgärder bör vidtas för att förbättra påhängsekipagens säkerhet.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län anser att det såväl från regionalpolitisk, samhällsekonomisk, energihushållnings- som trafiksäkerhetssynpunkt finns anledning till stor tveksamhet beträffande en begränsning av fordonslängden till 18 m. Man måste eftersträva att öka överföringen av gods från lastbil till bl. a. järnväg oavsett om fordonslängden begränsas eller ej. Länsstyrelsen anser det angeläget att forskning kommer till stånd för att öka säkerheten.

Länsstyrelsen i Norrbottens län uttalade i yttrande över trafikpolitiska utredningen att man borde avvakta trafiksäkerhetsutredningens resultat. Även om stödområdet förutsattes bli undantaget från längdbegränsningen fann länsstyrelsen att särskilt gränsöverskridandeproblemen kunde komma att medföra ökade transportkostnader mellan Norrbottens län och övriga delar av landet. Länsstyrelsen påtalar de långa transportavståndens betydelse för fraktkostnaderna. Den konstaterar att alltjämt inga bärande motiv finns varken från trafiksäkerhets- eller trafikpolitisk synpunkt för längdbegränsning och avstyrker därför.

Ett led i ökningen av trafiksäkerheten på vägarna är att förbättra påhängsekipagens säkerhet. Ett annat led är att i görligaste mån leda den tyngre trafiken förbi tätorterna, ytterligare andra är höjning av vägstandarden och separering av trafiken.

AB Godstrafik & Bilspedition framhåller att påhängsvagnar erfarenhetsmässigt blir mer dominerande i länder med 18 m gräns. Företaget motsätter sig tvångsvis överföring av gods från bil till annat transportmedel. Om en sådan överföring över huvud skall ske tror man att detta kommer att ske på så sätt att hela lastbilskombinationer placeras på lågbyggda järnvägsvagnar. I USA pågår utredningar om en ökning av fordonslängden för att spara drivmedel. I detta syfte har också vindavledare börjat användas. Fordonslängden bör i stället ökas och enligt företagets beräkningar är 28 m lämpligt. Företaget stöder förslaget beträffande åtgärder till teknisk förbättring av påhängsvagnar. Av betydelse är att arbetet bedrives internationellt. Vid förbättrad

säkerhet bör tillåten hastighet för dubbelsemitrailers höjas från 40 km/tim till 70 km/tim.

LO, SACO/SR och *TCO* avstår från att yttra sig.

KAK förordar att 24 m bibehålles som maximal längdgräns. KAK anser det önskvärt att förkortning till 22 m som frivilligt kan åstadkommas utnyttjas i görligaste mån. Genom lämpliga färdvägsrekommendationer i lokala trafikföreskrifter kan även säkerheten främjas.

MHF anser att utredningen djupare än vad som skett bort penetrera problemen med de långa fordonen och fordonskombinationerna. Förbundet finner dock inte skäl att motsätta sig att fordonslängder upp till 24 m medges. Det beklagar att inte exempelvis fordonslängder om 22 m utretts. Detta bör ske. Förbundet delar uppfattningen att trafik med långa fordon begränsas inom tätorter. Hela problemkomplexet rörande långa fordons och fordonskombinationers förekomst i trafiken bör bli föremål för kontinuerlig uppmärksamhet. Förbundet anser att antalet påhängsekipage bör hållas nere på en låg nivå och att åtgärder bör vidtas för att uppställa vissa specificerade krav på dessa.

M har inte funnit skäl ifrågasätta utredningens resultat, men beklagar att effekten av en längdminskning till 22 m inte kunnat studeras.

NTF anser att utan ytterligare underlag avseende de trafikpolitiska konsekvenserna av och möjligheterna till en överflyttning av godstransporterna och utan beräkningar av de samhällsekonomiska konsekvenserna kan utredningen inte läggas till grund för ett beslut om längdbegränsning. Föreningen delar uppfattningen att trafiken med långa fordon i tätorter bör begränsas. Föreningen anser vidare att förslaget till vissa kravspecifikationer avseende påhängsvagnsekipagen bör genomföras.

Näringslivets trafikdelegation konstaterar att alltjämt inga bärande motiv finns varken från trafiksäkerhetsmässig eller trafikpolitisk synpunkt för den föreslagna längdminskningen. Någon större överföring av gods till andra transportmedel skulle inte heller åstadkommas eftersom alternativa transportmedel oftast saknas. Delegationen avstyrker därför. Den anser det i tätortsområden vara motiverat att av buller- och miljöhänsyn begränsa den långa och tunga trafiken. Beslut därav bör föregås av samråd mellan myndigheter och det lokala näringslivet.

SF anser, nu liksom tidigare, att högsta tillåtna längd bör minskas från 24 m till 18 m. Förbundet anser dessutom att starka skäl finns för åtgärder, som förbättrar påhängsvagnsekipagens säkerhet.

Svenska kommunförbundet anser att man skall vänta med beslut om fordonslängden till dess riksdagen har tagit ställning till den framtida trafikpolitiken och om kostnadsansvaret inom transportsektorn.

Svenska transportarbetareförbundet framhåller att om en längdminskning från 24 till 18 m med säkerhet skall medföra en trafiksäkerhetsförbättring, krävs en ökning av den med järnväg fraktade godsmängden med ca 4 %, väsentligen på kortare sträckor. En sådan omläggning skulle – om den över

huvud taget är praktiskt genomförbar – förutsätta en omfattande utbyggnad av järnvägskapacitet i kombination med en radikal sänkning av järnvägstaxorna. Detta är oförenligt med den av trafikpolitiska utredningen uttalade målsättningen. Förbundet finner att godtagbara skäl för en minskning ej kan anses föreligga. Förbundet instämmer i förslaget om att förbättra påhängsvagnsekipagens säkerhet och vill kraftigt understryka vikten av att detta kommer till stånd oavsett om längdminskning sker eller ej.

Svenska åkeriförbundet anför att det i remissyttrande över trafikpolitiska utredningens betänkande fann det beklagligt och uppseendeväckande att ett förslag om längdbegränsning kunde lämnas utan några som helst undersökningar angående de trafiksäkerhetsmässiga aspekterna. Förbundet har uppfattat frågan om fordonslängderna som en renodlad trafiksäkerhetsfråga och inte som ett konkurrensbegränsningsmedel och avstyrkte därför på det bestämdaste trafikpolitiska utredningens förslag. Eftersom trafiksäkerhetsutredningens slutsatser visar att trafiksäkerhetsfördelar inte uppnås, vidhåller förbundet sin uppfattning. Förbundet har inget att erinra mot att frågan om påhängsvagnsekipagens säkerhet ytterligare utreds.

Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening refererar till sitt yttrande över trafikpolitiska utredningens betänkande. Däri ifrågasatte man längdgränsen 18 m, dels av trafiksäkerhetsmässiga skäl eftersom antalet fordon ökar, dels av ekonomiska skäl därför att kostnaderna stiger, något som framför allt slår mot exportindustrin. Dessa synpunkter anser föreningen alltjämt gällande och de bekräftas när det gäller säkerheten av trafiksäkerhetsutredningens slutsatser.

Skogsbrukets motortransportkommitté redovisar ett antal faktiska uppgifter om lastfordon sysselsatta i skogsnäringen och de förändringar som kommer att ske vid en längdförändring. Kommittén framhåller nödvändigheten av att näringslivet – ej minst skogsnäringen med dess omfattande transporter av bl. a. skogsråvaror – ej belastas med inhemska kostnadsökningar. Den avstyrker att någon allmän fordonslängdminskning införs för godstrafiken på landsväg. Kommittén finner det angeläget att utredningens förslag vad avser åtgärder för att förbättra påhängsvagnarnas säkerhet snarast genomförs.

Bilaga 11

Ds I 1977:12 Energibesparingar inom transportsektorn och SOU 1978:17 Energi vad avser energihushållning inom transportsektorn, sammanfattning av betänkandena och remissyttrandena

Ds I 1977:12 Energibesparingar inom transportsektorn

Inledning

Till transportsektorns energiförbrukning hänförs all förbrukning för inrikes trafik. Härtill kommer den bunkring för utrikes sjöfart och flyg som sker i Sverige samt försvarets förbrukning av drivmedel.

Som utgångspunkt för bedömning av effekten av olika besparingsåtgärder används en av Statens Industriverk (SIND) utarbetad referensprognos över den framtida energiförbrukningen inom sektorn.

För att erhålla underlag för en bedömning av möjliga energibesparingar har en omfattande inventering av tillgängligt forsknings- och utredningsmaterial genomförts. Vidare har synpunkter och bedömningar inhämtats från vägverket, luftfartsverket, SJ och sjöfartsverket samt från vissa andra myndigheter, vissa organisationer samt företrädare för bilindustrin.

Energiförbrukning

Under perioden 1970–1976 ökade transportsektorns energiförbrukning från 68 till 80 TWh, dvs. en genomsnittlig årlig ökning med 2,6 % *(tabell 1)*. Detta innebär att transportsektorns andel av den totala energiförbrukningen i landet ökat något under senare år – från 18 % år 1970 till 20 % år 1976. Av den totala energiförbrukningen inom sektorn svarar personbilarna för närmare hälften.

Som framgår av tabellen beräknas enligt SIND:s prognos transportsektorns totala energiförbrukning komma att öka till ca 100 TWh år 1990, dvs. en genomsnittlig årlig ökning på 1,5 %.

Tabell 1. Transportsektorns energiförbrukning[1] under perioden 1970–1990. TWh

	1970		1976		1990	
	TWh	%	TWh	%	TWh	%
Personbilar	30,2	44,4	38,4	48,1	42,8	43,3
Inrikes luftfart	1,1	1,6	1,4	1,8	3,4	3,4
Bussar	1,4	2,1	2,0	2,5	2,8	2,8
Järnväg, persontrafik	1,1	1,6	1,4	1,8	1,4	1,4
Annan spårbunden trafik	0,3	0,4	0,3	0,4	0,6	0,6
Fritidsbåtar	0,6	0,8	1,1	1,4	1,7	1,7
MC, moped, snöskoter	0,3	0,6	0,3	0,4	0,3	0,3
Summa inrikes person-transporter	35,3	51,9	44,8	56,1	52,9	53,5
Lastbilar	10,6	15,6	12,3	15,4	15,7	15,9
Järnväg, godstrafik	1,1	1,6	1,1	1,4	1,7	1,7
Inrikes sjöfart	1,7	2,5	1,4	1,4	2,0	2,0
Summa inrikes godstrans-porter	13,4	19,8	14,6	18,3	19,3	19,6
Utrikes sjöfart (bunkring i Sverige)	14,0	20,6	14,8	18,6	18,5	18,7
Utrikes luftfart (bunkring i Sverige)	1,7	2,5	2,2	2,8	4,8	4,8
Försvar	3,6	5,3	3,4	4,2	3,4	3,4
Totalt	68,0	100,0	79,8	100,0	98,8	100,0

[1] Avser slutlig användning av energi varmed menas tillförd energi *exkl.* omvandlings- och överföringsförluster i produktionssystemet för el och fjärrvärme

Allmänt om besparingsmöjligheter inom transportsektorn

Möjligheterna att spara energi inom transportsektorn har av tidigare utredningar på energiområdet endast diskuterats mer översiktligt. Den allmänna uppfattningen i de studier som genomförts är att möjligheterna till större besparingar på kortare sikt och utan styrande åtgärder är mycket begränsade.

För att kunna bedöma på vilka områden olika energibesparingsåtgärder får störst effekt är det nödvändigt att studera transportmedlens energieffektivitet, dvs. energiåtgången per någon prestationsenhet. Energieffektiviteten för ett transportmedel kan dock variera högst avsevärt beroende på under vilka förutsättningar en transport utförs. F. n. finns inget detaljerat material som belyser hur energieffektiviteten varierar under olika förutsättningar. Det kan dock rent allmänt konstateras att när det gäller persontransporterna uppvisar såväl bussar som de spårbundna trafikmedlen i genomsnitt en betydligt lägre

förbrukning per personkm är personbilar. Inom godstransportsektorn förbrukar såväl järnvägen som sjöfarten avsevärt mindre energi per tonkm än vad lastbilarna gör.

De framtida besparingsmöjligheterna kan i stort diskuteras i följande fyra former.

1) Besparingar genom minskat transportbehov genom ändrad samhällsstruktur.
2) Besparingar genom bättre resandeplanering, effektivare transportorganisation och övergång till annat transportmedel.
3) Besparingar genom bättre framförande, underhåll etc. av fordonen.
4) Besparingar genom tekniska förändringar i drivsystem, fordonens utformning och utrustning etc.

De besparingsmöjligheter som sammanfattats ovan avser minskad energikonsumtion över huvud taget. Då den helt övervägande energiformen inom transportsektorn är oljebaserade produkter leder energibesparingar inom sektorn till minskat oljeberoende. En övergång till s. k. syntetiska bränslen skulle också minska oljeberoendet.

Transportefterfrågan och transportsystem har vuxit fram i en utvecklingsfas där transporter av såväl personer som gods varit relativt billiga. Energiaspekten har inte på något påtagligt sätt lagt restriktioner på transportsystemets utformning. En viss överproduktion kan anses förekomma vad avser transportarbete. Denna överproduktion bör – i varje fall inom vissa gränser – kunna begränsas utan allvarligare störningar. Därest mer överordnade målsättningar ställs upp för energikonsumtionen uppstår frågan om hur prioriteringar skall göras till följd av de effekter som uppstår vid nedskärning av transportproduktionen. En sådan nedskärning leder nämligen till uppoffringar för den enskilde individen, ökade produktionskostnader för industrin samt ökade kostnader för samhället.

Vad gäller utvecklingen fram till år 1990 förväntas inte några mer genomgripande förändringar i samhällsstrukturen. Genom att samhällsplaneringen i ökad omfattning uppmärksammar transportaspekterna kan dock en gradvis förskjutning mot en mera drivmedelssnål struktur åstadkommas på lång sikt. Till en sådan utveckling kan kanske också den tekniska utvecklingen inom telekommunikationsområdet i framtiden bidra.

Med hänsyn till att personbilarna, lastbilarna och inrikesflyget tillsammans svarar för inte mindre än två tredjedelar av transportsektorns totala energiförbrukning och med hänsyn till att personbilarna och inrikesflyget uppvisar en högre energiförbrukning per personkm än andra persontransportmedel liksom att inom godstransportområdet lastbilarna uppvisar en högre energiförbrukning per tonkm än andra transportmedel har analysen av olika möjligheter att spara energi koncentrerats till nu nämnda delar av transportsektorn.

Storleken av en besparing beror dels på den åtgärdskombination som

används, dels på det genomslag som varje åtgärd får på energiförbrukningen. De besparingar som anges bör därför *inte uppfattas som absolutnivåer* utan mera som exempel på möjlig besparing, som kan uppnås om man vidtar olika lämpliga åtgärder eller lämplig kombination av åtgärder.

Två besparingsalternativ diskuteras. I ett *lägre besparingsalternativ* diskuteras sådana besparingsåtgärder som bedöms vara realistiska att genomföra fram till år 1990 utan att människornas transportsituation påverkas på ett negativt sätt. De sparåtgärder som kan komma ifråga är olika typer av ekonomiska och andra stimulansåtgärder, information och sparkampanjer etc.

Diskussionen om energibesparingsåtgärder i ett *högre besparingsalternativ* utgår ifrån att restriktioner som har sysselsättningshämmande effekt inte bör tillgripas. En annan viktig prioriteringsgrund är att undvika åtgärder som leder till att den enskilde tvingas att avstå från nödvändigt resande. Styrkenivån på de besparingsåtgärder som diskuteras har således förutsatts anpassade så att främst transportmedlens utnyttjande, framförande och underhåll samt tekniska standard förbättras. Bedömningarna grundas på vad som torde vara en rimlig övre gräns år 1990 vad gäller teknisk utveckling, organisatoriska förändringar etc. Förutom stimulansåtgärder enligt vad som anges i lågalternativet kan relativt kraftiga styråtgärder komma ifråga. Härvid kan givetvis vissa negativa effekter komma att uppstå såväl inom transportsektorn som inom övriga samhällssektorer. Åtgärder av det slag som kan komma till användning i en akut försörjningskris, dvs. olika typer av ransoneringsåtgärder, ingår inte i det högre besparingsalternativet.

I det följande redovisas för varje transportmedel de bedömningar som gjorts av möjligheterna att spara energi år 1990. Vid bedömningarna av de totala besparingseffekterna för varje transportmedel har hänsyn tagits till att *effekterna av olika åtgärder icke utan vidare kan summeras,* eftersom besparingsutrymmet för vissa åtgärder minskar när andra åtgärder vidtas.

Besparingsåtgärder – personbilar

Allmänt

Energibesparingar inom personbilssektorn kan ernås genom en dämpad utveckling av fordonsparkens storlek, minskad årlig medelkörsträcka och minskad specifik drivmedelsförbrukning. Ökningstakten för fordonsantalet kan komma att avta till följd av att behovet av bil – speciellt anskaffandet av s. k. andrabil eller bilinnehav hos yngre människor – dämpas. Medelkörsträckan kan påverkas genom att bilen allmänt används mindre genom bättre resandeplanering, t. ex. genom att avstå från visst resande, användande av kollektiva trafikmedel, samåkning m. m. Den framtida utvecklingen beträffande biltäthet och bilanvändning torde i hög grad vara avhängig kollektiv-

trafikens utbyggnad och standardhöjning. Den specifika bränsleförbrukningen kan påverkas genom teknisk utveckling av fordonen, ökad användning av mindre bilar och/eller dieseldrivna bilar, bättre körsätt osv.

Som framgår av *tabell 2* har det beträffande personbilstrafiken bedömts möjligt att ernå en sammanlagd besparing som – beroende på vilken typ av sparåtgärder som vidtas och dessa åtgärders styrka – kan uppskattas till mellan 5 % och 22 % av personbilarnas totala energiförbrukning år 1990 enligt SIND:s prognos. Personbilarnas totala energikonsumtion år 1990 ligger därmed i det lägre alternativet ca 6 % över 1976 års nivå, medan den i det högre alternativet understiger 1976 års nivå med ca 12 %.

Tabell 2. Möjliga energibesparingar[1] inom personbilstrafiken år 1990. TWh

	Lågalternativ	Högalternativ
Personbilarnas energiförbrukning år 1990 enligt SIND	42,8	42,8
Besparingar genom ändrad transportorganisation och ändrat trafikmedelsval	1,1	3,6
Varav genom:		
– bättre resandeplanering, samåkning etc.	0,6	1,4
– övergång från individuell till kollektiv trafik	0,6	1,4
– minskat bilinnehav	0,0	1,1
Besparingar genom bättre framförande och underhåll	1,1	3,9
Varav genom:		
– bättre körsätt och sänkta hastighetsgränser	0,6	2,2
– bättre underhåll	0,6	2,2
Besparingar genom tekniska förändringar	0,0	2,8
Total besparing	2,2	9,2
– i procent av SIND:s prognos	5 %	22 %
Total energiförbrukning år 1990	40,6	33,6

[1] Vid beräkningen av energibesparingen inom personbilstrafiken har hänsyn tagits till en ökad energikonsumtion inom kollektivtrafiken på totalt 0,3 TWh i det lägre och 1 TWh i det högre besparingsalternativet

Tabell 3 visar att – under förutsättning att besparingen i det högre alternativet uppnås – antalet personbilar kommer att minska från 3,7 milj. i SIND:s prognos till 3,5 milj. Samtidigt minskar medelkörsträcka och specifik bränsleförbrukning från 1 370 till knappt 1 300 mil resp. från 0,93 till 0,84 liter per mil. Den totala bränsleförbrukningen skulle härigenom kunna minska med ca 1 milj. m^3.

Tabell 3. Antal personbilar, medelkörsträcka och specifik bränsleförbrukning år 1990 i SIND:s prognos och i de två besparingsalternativen

	SIND:s prognos	Besparings-alternativ	
		Lägre	Högre
Antal personbilar (milj.)	3,7	3,7	3,5
Medelkörsträcka (mil/år/fordon)	1 370	1 340	1 280
Specifik bränsleförbrukning (l/mil)	0,93	0,91	0,84
Total bränsleförbrukning (milj. m^3)	4,8	4,5	3,8

Det lägre besparingsalternativet

För att uppnå besparingen i det lägre besparingsalternativet krävs att en rad stimulansåtgärder vidtas. Dessa åtgärder bör inriktas på att förmå bilåkarna dels att avstå från visst resande, dels att planera bilresandet bättre, t. ex. genom att samåka med andra personer, dels att i viss mån övergå till kollektivt resande. Åtgärder bör vidare inriktas på att förbättra bilåkarnas körsätt och hastighetsanpassning samt att stimulera till ett bättre fordonsunderhåll. Vidare förutsätts att ett betydande tekniskt utvecklingsarbete genomförs när det gäller fordonens drivsystem, utformning och utrustning.

Bilutnyttjandet kan betraktas som en förhållandevis billig konsumtion. Kostnaderna för bilutnyttjandet har därmed inte utgjort någon egentlig restriktion och stimulerat till att avstå från visst resande eller att planera sitt resande bättre. En viss del av det resande som sker i dag med personbil torde därför kunna betecknas som en överkonsumtion.

Genom att resandet planeras mera omsorgsfullt borde således en viss energibesparing kunna ernås utan att detta behöver innebära att människor avstår från nödvändigt resande. I en bättre resandeplanering ligger dels att man avstår från visst resande, dels att man försöker att i en och samma resa utföra flera ärenden. Individens beteende blir beroende på medvetenhet om energiproblematiken, kostnadsutvecklingen ifråga om drivmedel, förekomsten av alternativa resmöjligheter, förekomsten av olika möjliga resrelationer etc. En bättre resandeplanering är alltså ett effektivt sätt att ernå ett mera rationellt utnyttjande av transportapparaten och det synes därför väsentligt att informationen till bilisterna om behovet av en bättre resandeplanering byggs ut.

En bättre resandeplanering kan också innebära att människor i ökad utsträckning väljer att samåka med någon annan person i stället för att utnyttja den egna bilen. Möjligheterna att åstadkomma en ökad samåkning torde vara störst när det gäller arbetsresor med personbil. F. n. kan det totala antalet personer som utnyttjar bilen för resor till och från arbetet beräknas

uppgå till ca 1,6 milj. Under perioden fram till år 1990 har här räknats med en ökning till 1,8 milj. Av det totala antalet bilpendlare år 1990 kan antas att två tredjedelar kommer att färdas ensamma i bil till arbetet.

För att samåkning skall kunna ske krävs att de personer som skall ingå i systemet inte bor alltför långt ifrån varandra eller att de bor utmed samma resväg och att de arbetar på samma arbetsplats eller inom åtminstone samma område. I glesbygden framstår samåkning i många fall som ett reellt alternativ till kollektiv trafik eller användande av egen bil för arbetsresor. För dem som saknar bil kan samåkning också vara det enda sättet att färdas till arbetet. Samåkning bör emellertid även kunna vara ett alternativ i tätorterna, bl. a. då det gäller resor från spridd villabebyggelse eller då det är fråga om s. k. tvärförbindelser. Givetvis kan i vissa situationer uppstå en konflikt i förhållande till kollektivtrafiken genom att ett visst resandeunderlag för den senare trafiken försvinner.

Med hänsyn till de energibesparingar som kan emås bör samåkning stimuleras på olika sätt. Insatser bör göras för att få olika arbetsgivare att underlätta för personer som vill samåka att finna lämpliga samåkningspartners. Arbetsgivare bör således kunna distribuera listor till sina anställda med uppgifter om potentiella samåkares bostadsort, arbetstid, tillgång till bil etc. Från samhällets sida bör således informationen om samåkningens fördelar byggas ut.

Av stor betydelse för möjligheten att minska personbilsresandet är att den kollektiva trafiken görs mer attraktiv. De faktorer som enligt utförda undersökningar främst skulle påverka bilisterna i deras färdmedelsval är – vad avser kollektivtrafikens egenskaper – ökad tillgänglighet, kortare restid och attraktivare taxor. För att förbättra dessa egenskaper krävs en fortsatt utbyggnad och förbättring i olika avseenden av den kollektiva trafiken. Det kan gälla förbättring vad avser linjesträckning, turtäthet, bekvämlighet etc. Härtill kommer åtgärder för att åstadkomma en attraktiv prissättning. Vidare framstår som nödvändigt att öka den kollektiva trafikens framkomlighet. Insatser behövs således dels vad gäller en förbättrad och fördjupad trafikplanering på olika nivåer, dels vad avser investeringar i rullande materiel och fasta anläggningar, dels insatser för drift av trafiken. För att stimulera till åtgärder som ökar framkomligheten för den kollektiva trafiken kan det exempelvis bli aktuellt att öka statsbidragen till vissa typer av anläggningar.

Möjligheterna att åstadkomma en överföring från individuell till kollektiv trafik sammanhänger emellertid inte bara med i vilken utsträckning den konventionella kollektiva trafikförsörjningen kan förbättras utan även med i vilken utsträckning nya kollektiva trafiksystem kan utvecklas som en följd av ändrade resbehov.

Erfarenheterna visar att den största överföringen från individuell till kollektiv trafik kan göras när det gäller arbetsresorna. Av de totala arbetsresorna med personbil torde möjligheterna att åstadkomma en över-

föring till kollektiv trafik vara störst när det gäller relativt kortväga resor inom storstadsområdena och större tätorter. För de mer långväga arbetsresorna torde överföringsmöjligheterna vara betydligt mindre. Det bör dock erinras om att vad gäller dessa senare resor kan i många fall samåkning utgöra ett reellt alternativ till ensamresande i personbil.

Genom att planera resandet bättre och avstå från visst resande samt genom övergång från individuell till kollektiv trafik har det bedömts möjligt att minska service- och fritidsresandet med bil år 1990 med omkring 2 %. Detta motsvarar en bränslebesparing i förhållande till SIND:s prognos på närmare 50 000 m³. Det har vidare bedömts möjligt för omkring 30 000 personer som använder bilen till arbetet att börja samåka och för ca 100 000 personer att övergå till att resa med kollektiva färdmedel. Härigenom har den möjliga bränslebesparingen beräknats kunna uppgå till ca 50 000 m³. Sammantaget torde man således genom nu nämnda åtgärder kunna uppnå en besparing på ca 100 000 m³ eller ca 2 % i förhållande till SIND:s prognos för personbilarnas bränsleförbrukning år 1990.

Körsätt och hastighet spelar en stor roll för bränsleförbrukningen. Ett mjukt körsätt utan onödigt höga hastigheter har emellertid också andra fördelar. Bl. a. minskar riskerna för trafikolyckor. För att spara bränsle bör vidare framhållas betydelsen av att motorn är i god mekanisk kondition. I detta ligger bl. a. att bilägarna följer de servicerekommendationer som bilfabrikanterna lämnar. Sådan ekonomitrimning som utförs på verkstad omfattar som regel en översiktlig kontroll av motorns allmänna kondition, vanligen i form av kompressionsprov, utbyte av komponenter, inställning av tändningssystemet, kontroll av bränslesystemet, inställning av förgasaren samt utbyte eller rengöring av luftfilter.

Bränslebesparingar kan vidare ernås genom att använda sådan utrustning på bilarna som minskar luft- och rullmotstånd. För vissa bilar finns i handeln tillbehör som är avsedda att monteras på karosseriet för att minska luftmotståndet, s. k. spoilers. Radialdäck har generellt lägre rullningsmotstånd än diagonaldäck. Av radialdäcken ger stålradialutförandet bättre bränsleekonomi än textilradialdäcken. Användning av dubbdäck torde leda till ökad bränsleförbrukning.

För att öka medvetenheten hos bilisterna om angelägenheten av bränslebesparingar framstår ett av konsumentverket framfört förslag om införande av en energideklaration för nya personbilar som en lämplig åtgärd. Riktlinjerna gäller nya personbilar med en totalvikt understigande 2 500 kg. Det kommer att åligga tillverkare eller importör av ny personbilsmodell att tillse att bränsleförbrukningen provas enligt en överenskommen bränsleförbrukningsnorm. Utställnings- och demonstrationsbilar skall enligt förslaget vara försedda med information om bilens bränsleförbrukning. Utöver informationen på bilen tillkommer information på försäljningsställena och i samband med marknadsföringen. Det bör också i detta sammanhang nämnas att konsumentverket kommer att

utforma en årlig informationsskrift innehållande bl. a. en jämförelse av olika personbilsmodellers bränsleförbrukning.

Motiven för en bränslesnålare körning hos bilförarna bör också kunna höjas genom en utbyggd information om körsättets, underhållets och utrustningens betydelse för fordonets driftsekonomi.

Utbildningen vid körskolorna bör också byggas ut till att omfatta även sammanhanget körsätt/underhåll/energiförbrukning. F. n. ägnas inte hithörande frågor någon särskild uppmärksamhet i utbildningen. Det är bl. a. konsumentverkets och trafiksäkerhetsverkets mening att en sådan utbildning bör komma till stånd. Detta förutsätter dock att läromedlen revideras. För att snabbare nå ut till trafikskoleeleverna bör en broschyr utformas som trafikskolorna kan sprida till sina elever.

Av det föregående framgår betydelsen av en samlad samhällelig information till bilisterna om vikten av att spara energi genom en förbättrad resandeplanering, ökat kollektivt resande, ett mer energiekonomiskt framförande och underhåll av bilarna samt genom användning av viss fordonsutrustning. En sådan information bör inte bara behandla energiaspekterna utan även de fördelar som står att vinna ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt.

I SIND:s prognos har till större del intecknats den tekniska utveckling som är att förvänta fram till år 1990, vilket innebär en specifik bränsleförbrukning för nytillkomna personbilar på i medeltal ca 0,85 liter per mil. Det bör framhållas att för att ernå en sådan utveckling krävs att det tekniska utvecklingsarbetet påskyndas.

De åtgärder som diskuterats ovan i det lägre besparingsalternativet torde som tidigare nämnts sammantaget medföra en energibesparing på ca 5 % i förhållande till SIND:s prognos för personbilarnas energiförbrukning år 1990. I förhållande till 1976 års nivå innebär det lägre besparingsalternativet att personbilarnas förbrukning ökar med 0,4 % per år fram till år 1990, vilket skall jämföras med 0,8 % per år i SIND:s prognos.

Det högre besparingsalternativet

För att uppnå besparingen i det högre besparingsalternativet krävs i förhållande till lågalternativet att en rad styråtgärder kommer till användning. Det gäller dels ekonomiska styråtgärder, t. ex. skatter och avgifter, dels restriktioner och regleringar för att begränsa bilutnyttjandet, dels bestämmelser om fordons utrustning m. m. Härtill kommer behovet av en starkt utbyggd kollektiv trafik. Åtgärderna syftar då till att åstadkomma ytterligare bättre resandeplanering, ökad samåkning, ökat kollektivt resande, förbättrat körsätt och underhåll av personbilarna jämte förändringar av fordonsparkens sammansättning.

Det har i det högre alternativet bedömts möjligt att med hjälp av de åtgärder som berörs nedan minska service- och fritidsresandet med bil år 1990.

med ca 10 %, vilket medför en bränslebesparing på ca 200 000 m³ i förhållande till SIND:s prognos. Det har vidare när det gäller arbetsresorna bedömts möjligt att ca 60 000 personer kan börja samåka och att ca 200 000 personer övergår från resa i bil till att resa kollektivt, vilket medför en bränslebesparing på ca 100 000 m³. Som en följd av diskuterade åtgärder har vidare antagits att personbilsbeståndet minskar med ca 200 000 fordon i förhållande till SIND:s prognos (ca 100 000 m³ bränsle). Den totala besparingen uppgår därmed till ca 400 000 m³.

Det torde inte vara möjligt att utan vidare rangordna de olika styråtgärder som krävs. Olika åtgärdskombinationer får väljas med utgångspunkt i en avvägning mellan ambitionsnivå när det gäller energisparandet, uppoffringar hos individen och följdkostnader för näringsliv och samhälle. Diskussionen i det följande utgår ifrån att restriktioner som har direkt sysselsättningshämmande effekt bör tillgripas först i sista hand. En annan viktig prioriteringsgrund har varit att undvika åtgärder som leder till att den enskilde tvingas att avstå från nödvändigt resande.

Till de åtgärder som i första hand bör tillgripas kan utifrån dessa utgångspunkter hänföras vissa åtgärder som leder till minskad specifik förbrukning. Bilindustrin kan exempelvis åläggas att snabbare än vad som annars skulle ske minska den specifika bränsleförbrukningen hos nya bilar. Detta kan t. ex. ske genom att normer införs för högsta tillåtna specifika bränsleförbrukning. Det bör dock framhållas att den specifika bränsleförbrukningen till stor del påverkas av de krav som ställs på avgas- och bulleremissioner samt trafiksäkerhet. Vid fastställande av eventuella normvärden kan det därför bli nödvändigt att göra avvägningar mellan energi- och miljökrav. Vidare måste givetvis såväl handels- som industripolitiska avvägningar göras.

Skulle en trendmässig förändring i Sverige mot mer energisnåla bilar inte kunna skönjas under de närmaste åren bör man med stöd av lagstiftning begränsa personbilarnas bränsleförbrukning. Frågan bör redan nu förberedas så att erforderlig handlingsberedskap erhålls.

En möjlighet genom vilken resultaten från den tekniska utvecklingen när det gäller minskning av luft- och rullmotstånd kan tillvaratas är att lagstifta om obligatorisk användning av t. ex. luftplogar av olika slag samt vissa däckstyper.

Den genomsnittliga specifika bränsleförbrukningen beror bl. a. på bilbeståndets sammansättning vad avser stora och små bilar och andelen dieseldrivna bilar. Därför kan även övervägas andra åtgärder som leder till en högre andel små och medelstora bilar samt en högre andel dieseldrivna bilar i fordonsparken. Målsättningen skulle exempelvis kunna vara att år 1990 andelen dieseldrivna bilar uppgår till 15 % av det totala personbilsbeståndet. De åtgärder som kan bli aktuella är dels ekonomiska styråtgärder som ökar benägenheten för köp av dessa typer av personbilar, dels överenskommelser med bilindustrin.

Härtill kan även behöva övervägas önskvärdheten och förutsättningarna att på sikt tillverka en svensk småbil.

Den totala energieffektiviteten för drift av bilar kan på sikt också komma att förbättras genom att bensin ersätts av en annan petroleumprodukt, nämligen det s. k. "wide cut"-bränslet. Förutsättningarna för användning av wide cut-bränsle bör därför närmare studeras. Man skulle vidare kunna minska oljeberoendet genom att helt eller delvis ersätta oljebaserade drivmedel med syntetiska bränslen. Härvidlag torde under tidsperioden fram till år 1990 främst ifrågakomma metanol. Möjligheterna att använda metanol som motorbränsle och förutsättningarna för metanolproduktion studeras närmare inom Energikommissionens expertgrupp för energitillförsel.

Omsättningsskatten och årliga fordonsskatten påverkar benägenheten att köpa bil och valet av bilmodell. Däremot påverkas inte själva bilanvändningen i nämnvärd utsträckning. En progressiv skatt med avseende på fordonsvikt, motorstyrka eller specifik bränsleförbrukning kan vara ett medel att stimulera till en övergång till lättare och mindre motorstarka samt därmed bränslesnålare fordon.

Från energibesparingssynpunkt har den ökande andelen registreringar av personbilar på juridiska personer intresse. År 1975 var närmare hälften av samtliga nyregistreringar av personbilar att hänföra till juridiska personer. En person som har tillgång till firmabil eller leasingbil väljer ofta en större bil än om vederbörande själv finansierar köpet och kör sannolikt bilen på ett mindre energibesparande sätt. Genom att förändra förutsättningarna för privatpersoner att disponera firma- eller leasingbil torde det vara möjligt att dels få till stånd en övergång till inköp eller leasing av mindre och energisnåla personbilar, dels påverka antalet firmabilar och leasade bilar.

En stor del av de begagnade personbilar som varje år försäljs har inte genomgått någon service eller trimning innan försäljningen. Konsumentverket har inlett förhandlingar med Motorbranschens riksförbund (MRF) om ekonomitrimning av begagnade personbilar. Avsikten är att varje begagnad personbil innan den säljs skall kontrolleras vad beträffar de system som påverkar bilens bränsleförbrukning. Eftersom försäljningen av begagnade personbilar i landet uppgår till mellan 600 000 och 700 000 bilar per år torde – utöver den ökade information till bilisterna om underhållets betydelse för driftsekonomin som föreslås i det lägre besparingsalternativet – även en obligatorisk ekonomitrimning av begagnade personbilar leda till en icke obetydlig bränslebesparing.

Effekten av ekonomitrimningen på bränsleförbrukningen är bl. a. beroende på hur fordonet tidigare underhållits. Detta talar i sin tur för att en varudeklaration införs även av begagnade bilar, vilken informerar om i vilken utsträckning och på vilket sätt en personbil

underhållits sedan den första gången försåldes.

Ytterligare en åtgärd för att förbättra personbilarnas underhåll och därmed sänka bränsleförbrukningen är att utvidga den årliga obligatoriska kontrollbesiktningen till att omfatta en särskild kontroll av de system som påverkar bilens bränsleförbrukning.

Beroende på ambitionsnivå när det gäller energibesparing kan det finnas anledning att överväga sänkta hastighetsgränser. För att få effekt av en sådan åtgärd krävs dock en intensifierad propaganda jämte en i förhållande till dagsläget starkt ökad trafikövervakning. Detta kräver i sin tur ökade personella resurser hos polisen.

Det har översiktligt bedömts att nu nämnda åtgärder, tillsammans med de åtgärder som nämnts i det lägre alternativet, torde leda till en energibesparing på ca 15 % i förhållande till SIND:s prognos för personbilarnas bränsleförbrukning år 1990.

Till en andra kategori åtgärder hänförs i det följande sådana åtgärder som får effekter på själva bilutnyttjandet.

Tidigare har framhållits att för att få till stånd en mer omfattande övergång från individuellt resande till samåkning och kollektivt resande torde krävas olika former av restriktioner. Till de åtgärder som kan diskuteras hör parkeringsförbud eller höga parkeringsavgifter framför allt i tätorternas centrala delar.

Liknande effekter som de som följer av parkeringsförbud och parkeringsavgifter kan andra regleringar och liknande åtgärder få. Bl. a. kan övervägas att införa körförbud för icke yrkesmässig trafik eller någon form av avgift för bilanvändning inom vissa delar av en tätort. Det bör i sammanhanget understrykas att införandet av parkeringsregleringar och andra regleringar av bilutnyttjandet bör ses i ett vidare sammanhang där inte enbart energiaspekten beaktas utan även hänsyn tas till miljö och trafiksäkerhet.

Möjligheterna att åstadkomma större överföringar från individuell till kollektiv trafik och ökat samåkande med bil hänger vidare samman med reglerna för avdrag för resa i bil mellan bostad och arbete. Dessa regler är f. n. relativt gynnsamma för bilisterna. Ändrade regler eller en mera restriktiv bedömning från skattemyndigheternas sida skulle sannolikt få icke oväsentliga konsekvenser i form av ökat kollektivt resande och ökad samåkning.

Bilanvändningen påverkas givetvis av priset på bränslen. En jämförelse mellan bensinprisutvecklingen och utvecklingen av konsumentprisindex under en längre period ger vid handen att bensinen i Sverige är relativt billig.

Efterfrågans priselasticitet för drivmedel är emellertid relativt låg, vilket innebär att det troligen krävs mycket kraftiga höjningar av bensinpriset för att uppnå en större besparingseffekt. Nackdelen med en sådan åtgärd är att den kan leda till icke önskvärda inkomstfördelningseffekter.

I de fall prisåtgärder framstår som nödvändiga kan diskuteras att för

bensindrivna bilar införa ett kilometerskattesystem liknande det som f. n. finns för dieseldrivna personbilar. För att få mer påtagliga effekter på bilanvändningen bör dock en sådan skatt göras progressiv dels med avseende på körsträckan, dels också helst med avseende på bilarnas specifika bränsleförbrukning. En beskattning av den specifika förbrukningen medför dock stora praktiska problem enär endast nya personbilar torde kunna beskattas på detta sätt. En kilometerskatt däremot kan i princip införas för samtliga fordon. Det bör betonas att ett system av här skisserat slag måste samordnas med ändrade regler för avdrag av reskostnader för arbetsresor i bil. Systemet kan vidare få fördelningspolitiska effekter samt ge upphov till betydande administrativa kostnader.

Besparingseffekten av de åtgärder som bedöms kunna ingå i den andra kategorin sparåtgärder har – tillsammans med de åtgärder som nämnts i det lägre alternativet – översiktligt uppskattats till ca 15 % i förhållande till SIND:s prognos för personbilarnas bränsleförbrukning år 1990.

De åtgärder som diskuterats ställer självfallet stora krav på den kollektiva trafikapparaten. För att den kollektiva trafiken skall framstå som ett verkligt attraktivt alternativ krävs – i förhållande till lågalternativet – att betydande insatser görs från samhällets sida då det gäller att bygga ut den kollektiva trafiken. Härför krävs då väsentliga resurser vad avser dels investeringar, dels insatser för att täcka eventuella underskott i trafiken, utjämning av taxor etc. På kort och medellång sikt kan i flera fall en aktiv planering för en spridning av arbets- och skoltiderna vara nödvändig för att bättre utnyttja kollektivtrafikens reservkapacitet.

Sammantaget kan som tidigare framgått besparingseffekten i det högre alternativet bedömas till ca 22 % av personbilarnas totala energiförbrukning år 1990 enligt SIND:s prognos. Detta innebär att man enbart genom att vidta åtgärder riktade mot personbilismen skulle kunna ernå en besparing på 9 % av transportsektorns totala energiförbrukning år 1990. I förhållande till personbilarnas energiförbrukning år 1976 innebär det högre besparingsalternativet för år 1990 ca 12 % lägre förbrukning.

Alternativa drivkällor och drivmedel

Av det föregående har framgått att det för att uppnå större energibesparingar inom ett tidsperspektiv som endast sträcker sig fram till år 1990 krävs relativt långtgående styråtgärder. På längre sikt torde man dock kunna räkna med användning av alternativa drivkällor och drivmedel. Här skall endast kortfattat beröras vissa utvecklingsmöjligheter härvidlag.

Alternativ till dagens bilmotorer där förbränningen sker direkt i motorns cylindrar eller arbetskamrar är motorer där förbränningen sker utanför motorn eller utanför dess arbetskamrar (s. k. yttre förbränning). Till den senare kategorin av motorer räknas rankinemotorn (ångmotorn), braytonmotorn (gasturbinen) och stirlingmotorn. Förbränningsprocessen i dessa

motorer är betydligt lättare att kontrollera och som drivmedel kan alternativa bränslen till petroleumprodukter användas. I Sverige bedrivs utvecklingsarbete beträffande samtliga nämnda motorer.

Fördelen med elektriska drivsystem är bl. a. att de emissioner som är förknippade med förbränningsmotorer försvinner. För närvarande saknas dock de tekniska förutsättningarna vad gäller batteriprestanda och batterihantering för en mer utbredd tillämpning. Hur snabbt tekniska förbättringar och positiva kundattityder kan åstadkomma ett genomslag i fordonsparken är svårt att förutse. Batteridrivna fordon baserade på dagens teknik torde kunna bli intressanta endast i begränsat antal och under speciella förhållanden.

I ett långsiktigt perspektiv med krav på nya energislag, låg energiförbrukning och låga emissioner kan de grundläggande begränsningar som ligger i värmemotorers energiomvandlingar komma att kringgås genom tillämpning av elektrokemiska energiomvandlingar. En utveckling av elektrokemiska energiomvandlare (bränsleceller) kan löpa parallellt med uppbyggnad av ett energiförsörjningssystem baserat på syntetiska energibärare såsom vätgas och metanol. Förutom synnerligen gynnsamma emissionsegenskaper uppvisar bränsleceller verkningsgrader som är överlägsna värmemotorers. Nackdelar med bränsleceller är f. n. hög kostnad samt begränsad effekt.

En petroleumprodukt som skulle kunna ersätta bensin och som ur framställningssynpunkt är mindre energikrävande än t. o. m. dieselbrännolja är det s. k. "wide cut"-bränslet. Wide cut-bränslet innehåller kolväten både inom bensin- och dieselområdena och använt i en modifierad ottomotor har det bedömts möjligt att ernå en totalverkningsgrad som är 30 % högre än den för kombinationen ordinär ottomotor/bensin. Mot denna bakgrund bör som tidigare nämnts förutsättningarna att använda och i Sverige producera wide cut-bränsle ur petroleum bli föremål för vidare studier.

Som alternativ till petroleumdrivmedel finns även ett stort antal andra drivmedel. För de flesta av dessa krävs modifieringar på dagens motorer. De syntetiska bränslen som anses ha någon ekonomisk möjlighet att komma i fråga är syntetisk bensin och syntetiska destillat av typen wide cut, t. ex. från kol, samt metanol och eventuellt även andra alkoholer. Metanol torde vara det syntetiska bränsle som har de bästa förutsättningarna för att kunna produceras med acceptabel ekonomi ur inhemska råvaror i framtiden.

Hittills gjorda studier har ej med säkerhet visat att metanol är det ur alla aspekter för Sverige bästa syntetiska drivmedelsalternativet. En jämförande systemanalys av den framtida drivmedelsförsörjningen med avseende på syntetiska drivmedel och drivmedelskomponenter bör därför snarast göras.

I Sverige studerar Svensk Metanolutveckling AB (SMAB) de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för introduktion av metanol som drivmedel i ren form och i blandning med bensin. Inom SMAB förbereds en jämförande systemstudie av det ovan nämnda slaget i samband med utarbetandet av en

ny verksamhetsplan för den kommande treårsperioden. Man avser att utvärdera tänkbara syntetiska drivmedelsstrategier med avseende på ekonomi, försörjningstrygghet, kompatibilitet och miljö.

Vid studierna av olika strategier för introduktion av metanol som drivmedel kan enligt SMAB som basalternativ väljas ett fall som innebär minsta möjliga omställningskostnad. Detta basalternativ kan ges följande utformning:

- År 1983 är alla nya bilar som säljs materialmässigt anpassade till metanolbränsle.
- Under perioden 1980–1995 anpassas distributionssystemet löpande till metanolbränsle. Detta kan ske inom ramen för ordinarie underhåll.
- År 1990 börjar viss inblandning och 1995 full inblandning av metanol i all bensin samtidigt som bilparken i stort sett hunnit bli helt materialanpassad.

Som jämförelse kan man betrakta en "extrem" metanolintroduktion, där man accepterar omfattande omställningskostnader och strävar efter största möjliga metanolproduktion. Detta alternativ skulle kunna innebära att man börjar en introduktion av metanol som drivmedel både i blandningar och i ren form redan år 1987. Metanolanvändningens andel av den totala energiförbrukningen inom drivmedelssektorn skulle därmed kunna öka från ca 10 % år 1987 till ca 35 % år 2000, då man samtidigt har ca 1.1 miljoner personbilar och ca 100 000 bussar och lastbilar som drivs med ren metanol.

Vätgas kan på lång sikt bli attraktivt som motordrivmedel om förvarings- och tankningsproblem på fordon kan lösas. Praktiska lösningar på detta problemkomplex kan även påskynda utveckling av bränsleceller.

Besparingsåtgärder – lastbilar

Som framgår av *tabell* 4 har den totala energibesparingen, i förhållande till SIND:s prognos över lastbilarnas bränsleförbrukning år 1990, beräknats till ca 4 % i det lägre och ca 21 % i det högre besparingsalternativet. Detta innebär att energiförbrukningen i det lägre alternativet kommer att ligga 23 % över 1976 års förbrukning. I det högre alternativet erhålls en förbrukning som motsvarar 1976 års nivå.

För att uppnå besparingen i det *lägre alternativet* krävs bl. a. att lastbilstransporterna görs mer effektiva. Detta kan t. ex. ske genom att kors- och tomtransporterna minskas, vilket höjer lastfaktorn. En minskning av kors- och tomtransporterna kan t. ex. ske genom ökad samlastning. Även utnyttjande av större bilar än i dag kan i vissa fall vara rationellt och leda till bränslebesparingar.

Med hänsyn till att en viss fortsatt effektivisering av transporterna redan intecknats i SIND:s prognos blir besparingsmöjligheterna i det lägre alternativet marginella. Inte heller genom tekniska förändringar torde annat än

marginella besparingar kunna ernås eftersom den tekniska utveckling som i dag synes rimlig vad avser fordonens drivsystem, utformning och utrustning intecknats i prognosen. Det bör framhållas att redan för att infria SIND:s prognosförutsättningar vad avser teknisk utveckling erfordras stora insatser.

Tabell 4. Möjliga energibesparingar inom lastbilstrafiken år 1990. TWh

	Lågalternativ	Högalternativ
Lastbilarnas energiförbrukning år 1990 enligt SIND	15,7	15,7
Besparingar genom ändrad transportorganisation och ändrat trafikmedelsval	0,0	0,8
Besparingar genom bättre framförande och underhåll	0,6	1,4
Varav genom:		
– bättre körsätt och sänkta hastigheter	0,3	0,8
– bättre underhåll	0,3	0,8
Besparingar genom tekniska förbättringar	0,0	1,7
Total besparing	0,6	3,4
i procent av SIND:s prognos	4 %	21 %
Total energiförbrukning år 1990	15,1	12,3

En viss besparing torde kunna uppnås genom ökad information från samhällets sida till transportföretag och yrkesförare om körsättets och underhållets betydelse för bränsleförbrukningen. Likaså skulle viss effekt kunna ernås om sambandet körsätt/bränsleförbrukning och behovet av ett fullgott underhåll ingick som ett moment i utbildningen av yrkesförare.

För att stimulera till energibesparingar vid lastbilstransporter och säkerställa ett tillvaratagande av resultaten från den tekniska utvecklingen torde frivilliga sparprogram kunna genomföras. Dessa skulle kunna administreras genom samarbete mellan myndigheter, industri och åkerinäring.

I det *högre besparingsalternativet* krävs för att uppnå den beräknade besparingen en betydande styrning och samordning av lastbilstransporterna från samhällets sida.

Framför allt de långväga lastbilstransporterna har bedömts komma att öka relativt kraftigt i framtiden. På sikt torde emellertid järnvägens möjligheter att i ökad utsträckning konkurrera med lastbilen på längre avstånd i vissa transportrelationer vara relativt goda. Härför krävs emellertid en fortsatt kapacitetsmässig och kvalitetshöjande utbyggnad av järnvägstransportsystemet. I de fall där, bl. a. av energipolitiska skäl, mer omfattande överföringar från lastbil till järnväg eftersträvas, torde det vara nödvändigt att tillgripa restriktioner mot lastbilstrafiken.

Redan en målsättning om bibehållen marknadsandel för järnväg på de längre transportavstånden innebär behov av åtgärder för att få till stånd en överföring av godstransporter från lastbil till järnväg. En överföring av t. ex. 25 % av det gods som transporteras med lastbil på avstånd över 30 mil har överslagsmässigt bedömts medföra en energibesparing på 5–8 % av lastbilarnas totala bränsleförbrukning år 1990 eller ca 100 000 m^3 motorbränslen.

Till de styråtgärder som kan tillgripas för att minska lastbilarnas bränsleförbrukning hör vidare en effektivare trafikövervakning, vilket även kan få positiva effekter på andra fordons bränsleförbrukning. För att uppnå besparingen i det högre alternativet kan det vidare bli nödvändigt att överväga införande av obligatorisk ekonomitrimning och en utvidgad årlig kontrollbesiktning som avser en särskild kontroll av de system som påverkar bränsleförbrukningen för lastbilar.

Vissa lagstiftningsåtgärder skulle – om inte bilindustrin och lastbilsanvändarna själva kan ernå de bränslebesparingar som utnyttjandet av ny teknik synes medge – troligen kunna bidra till icke oväsentliga energibesparingar fram till år 1990. Det kan gälla införande av normer för t. ex. aerodynamisk utformning av fjärrtrafikfordon, däcksutrustning etc. Vidare kan diskuteras möjligheten att genom automatisk hastighetsreglering minska lastbilarnas bränsleförbrukning.

Besparingsåtgärder – inrikes luftfart

Vid en sammanvägning av de besparingar som beräknats kunna ernås genom organisatoriska resp. tekniska förändringar kan konstateras att den totala besparingen i lågalternativet uppgår till ca 10 % och i högalternativet till ca 30 % i förhållande till SIND:s prognos för inrikesflygets bränsleförbrukning år 1990.

För att nå upp till det *lägre besparingsalternativet* krävs bl. a. att beläggningsgraden höjs. För svenskt inrikesflyg är den genomsnittliga kabinfaktorn ca 55 %. Det bör betonas att möjligheterna att höja beläggningsgraden i linjefarten är beroende av den önskvärda servicenivån. Den kabinfaktor som är möjlig att uppnå beror främst på hur den varierande efterfrågan tillgodoses genom kombination av lämplig flygplansstorlek och turtäthet. För att uppnå bästa möjliga ekonomi gör flygbolagen själva stora ansträngningar för att höja beläggningsgraden.

Vidare synes det nödvändigt att få till stånd sådana flygoperativa förändringar som leder till bränslebesparingar. Härvid kommer avvägningen gentemot flygsäkerheten och miljön in i bilden. Åtgärder bör vidtas så att energiaspekterna beaktas i högre utsträckning såväl under startfasen av flygningen som under själva flygningen och i samband med landningen.

Under startfasen av flygningen kan bränslebesparing åstadkommas bl. a.

genom att undvika väntetider på marken med motorerna i gång och genom att se till att taxningsvägarna blir så korta som möjligt, samt genom att fördröja uppstartning av motorerna och i stället utnyttja bogsering.

Faktorer av betydelse för bränsleåtgången vid undervägsflygning är flyghastighet, flyghöjd, flygplanets totalvikt samt flygsträckan. Beträffande flygvägar bör påpekas att det nuvarande trafikledningssystemet är under utbyggnad och beräknas vara helt yttäckande omkring år 1985, vilket medför ökade möjligheter att åstadkomma kortare flygvägar.

Även i samband med landningsfasen kan besparingsåtgärder vidtas. Detta kan t. ex. ske genom att i möjligaste mån undvika väntlägen i luften inför landning och genom att höjdminskning och inflygning till landning utförs på ett optimalt sätt inom ramen för gällande säkerhetsbestämmelser.

För att uppnå besparingen i det *högre besparingsalternativet* krävs sannolikt att vissa trafiksvaga turer dras in. Betydelsen av energibesparingen får därför vägas mot de försämringar i trafikservicen som blir följden. I det högre alternativet har vidare räknats med relativt stora besparingar genom flygoperativa förändringar. För att ernå dessa kan olika kombinationer av åtgärder tänkas. Till de åtgärder som kan komma i fråga hör en viss minskning av flyghastigheterna samt införande av regler för hur en flygoperation skall utföras med hänsyn till behovet av att spara bränsle:

När det gäller den tekniska utvecklingen torde det vara svårt att enbart av energibesparingsskäl påskynda ett utbyte av 1980-talets flygplansflotta till nya mer bränslesnåla flygplan.

Besparingsåtgärder – övriga transportmedel

När det gäller *busstrafiken* synes möjligheterna att åstadkomma energibesparingar vara relativt små. Huvuddelen av den energi som lämnas till drivhjulen hos bussar i lokaltrafik används för accelerationsarbete efter hållplatsuppehåll. Möjligheten att spara energi inom busstrafiksektorn sammanhänger således i hög grad med i vilken utsträckning antalet hållplatsuppehåll kan minskas. Sådana åtgärder måste dock vägas mot kravet på en tillfredsställande trafikförsörjning.

Vidare torde planeringsinsatser beträffande trafikutbudet med hänsyn till efterfrågans storlek och tidsmässiga variation ge större förutsättningar att få en med avseende på fordonsstorlek bättre sammansättning av bussparken.

Dieselmotorn kommer sannolikt att vara den dominerande drivkällan för bussarna under perioden fram till år 1990. Eventuellt kan metanol ifrågakomma som drivmedel. Utnyttjande av ett svänghjul kan utgöra en möjlighet att öka energieffektiviteten. Lokalt kan också användning av trådbussar komma att få betydelse på sikt. Braytonmotorn kan bli ett motoralternativ under 1980-talet och senare också rankine- och stirlingmotorerna.

När det gäller *järnvägstrafiken* ingår i SIND:s prognos sådana energibesparande åtgärder som bedömts vara företagsekonomiskt lönsamma att genomföra under prognosperioden. Det bör framhållas att redan dessa åtgärder förutsätter väsentliga ekonomiska insatser.

Järnvägen är som nämnts ett förhållandevis energieffektivt transportmedel. Vid små trafikströmmar kan dock övergång till landsvägstrafik medföra en energibesparing. Detta kan ske dels genom att själva tågdriften upphör, dels genom att – under förutsättning att också godstrafiken läggs ned – upprustning och underhåll av infrastrukturen bortfaller. I SIND:s prognos har hänsyn tagits till att viss nedläggning av olönsam järnvägstrafik kan komma att ske under prognosperioden.

Ytterligare en möjlighet att spara energi som intecknats i SIND:s prognos är att öka tågstorleken, vilket dock endast medför mindre energibesparingar. En annan möjlighet som beaktats är att genom en bättre planering av transporterna åstadkomma ett effektivare tåg- och vagnutnyttjande.

För att kunna tillgodose de ökade kraven på effektivare transporter försöker man i allt högre utsträckning genom integrerade transportlösningar utnyttja de enskilda transportmedlens fördelar i ett samordnat system. Genom den kombinerade trafiken söker man således ta till vara dels bilens större flexibilitet i terminalledet, dels tågets större kapacitet i relationer med stora godsvolymer. Ett ökat utnyttjande av standardiserade lastbärare, t. ex. containers, kommer i framtiden att underlätta denna typ av lösningar i hög grad. Man satsar vidare på att utveckla olika slags systemtransporter, dvs. transporter som i regel är uppbyggda efter ett visst tidsschema.

De tekniska åtgärder som kan vidtas på järnvägssidan för att ernå energibesparingar är att förbättra omformningsverkningsgraden, olika förstärkningsåtgärder på kontaktledningsnätet, linjeomläggningar samt omläggning av system för uppvärmning av utomhusuppställda lok.

Den ökade trafiken och anskaffningen av nya loktyper som medför höjd hastighet och högre tågvikter har medfört behov av förstärkningsåtgärder både för matande omformarstationer och för kontaktledningsnätet. De mest trafikintensiva linjerna är redan förstärkta härvidlag, vilket får till följd att endast marginella besparingar kan ernås fram till år 1990.

På sikt torde vissa besparingar kunna uppnås bl. a. genom att kraftiga stigningar på bannätet elimineras och genom att regenerativ bromsning på dragfordon kommer till användning.

Inom *sjöfarten* finns möjligheter att effektivisera transporterna i energibesparande syfte dels genom att utnyttja större fartyg, dels genom att sänka hastigheterna. Inom sjöfartsverket gjorda beräkningar pekar på betydande drivmedelsbesparingar vid fartreducering. Det bör dock påpekas att fartminskningar inom sjöfarten kan medföra behov av ökat antal fartyg, vilket innebär att det knappast kan anses realistiskt att genomföra större fartminskningar. Besparingsutrymmet begränsas dessutom av att en betydande del av det inrikes transportarbetet utförs med utländska fartyg.

Den tekniska utveckling som är att förvänta fram till år 1990 torde komma att påverka energiförbrukningen endast marginellt. Åtgärder kommer dock att vidtas för att i möjligaste mån minska energiförbrukningen, bl. a. genom ett effektivare utnyttjande av förlustvärmen från fartygsmaskinerna och genom förändringar i skrovformen.

Försäljningen av *fritidsbåtar* har under senare år ökat kraftigt trots energikrisen med därav föranledda prishöjningar på båtar och drivmedel. År 1976 uppgick det totala antalet motordrivna fritidsbåtar till ca 390 000, vilket skall jämföras med ca 280 000 år 1971.

För att minska drivmedelskonsumtionen inom fritidsbåtsektorn kan information och sparkampanjer ha viss effekt. Kampanjerna kan exempelvis uppmana till ekonomitrimning av båtmotorer. Till de besparingsåtgärder som kan diskuteras hör även införande av en energideklaration av fritidsbåtar. Med stöd av marknadsföringslagen skulle båtförsäljare kunna åläggas att informera om olika båtmodellers bränsleförbrukning och de kostnader som uppstår vid ett genomsnittligt brukande av båten. Dessa frågor kommer att närmare övervägas av konsumentverket i samverkan med näringslivets organisationer på området.

Vad beträffar användande av flödesmätare i fritidsbåtar, i synnerhet större och/eller motorstarka båtar, kommer frågan i ett något annorlunda läge än när det gäller personbilar. I båten har föraren oftast tid och möjlighet att ägna en sådan mätare den uppmärksamhet som krävs. Dessutom ger mätaren föraren full information om bästa ekonomifart, vilket ger påtagliga effekter på bränsleförbrukning och därmed på båtens driftsekonomi.

Som ett alternativ till flödesmätare kan tänkas ett i styrutrymmet anbringat diagram som anger sambandet mellan motorns effektuttag och bränsleförbrukning.

Drivmedelsbesparingar inom båtområdet torde vidare kunna åstadkommas genom fartminskning. Det kan mot denna bakgrund finnas skäl att överväga frågan om fartbegränsning för fritidsbåtar i syfte att spara bränsle.

Enligt SIND:s prognos beräknas det totala antalet motordrivna båtar år 1990 uppgå till mellan 700 000 och 800 000. Mot denna bakgrund kan det även övervägas att införa någon form av skatt på motorbåtar med en hög specifik bränsleförbrukning för att begränsa den totala bränsleförbrukningen.

Vad gäller *transporterna till och från utlandet* ingår i transportsektorns energiförbrukning som tidigare framgått endast den bunkring av drivmedel för utrikes sjöfart och luftfart som sker i Sverige. Prissättningen på drivmedel för bunkringsändamål i olika länder torde vara av stor betydelse för var bunkringen sker. Med hänsyn till att energibesparande åtgärder som kan komma att tillgripas i Sverige knappast kan anses få någon effekt på utlandsägda fartyg och flygplan kan för den utrikes sjöfarten och luftfarten inte göras någon kvantifiering av olika besparingsåtgärders effekter. För att åstadkomma energibesparingar inom utrikestrafiken krävs internationella

överenskommelser.

Försvaret svarar för en icke obetydlig del av transportsektorns totala energiförbrukning, främst beroende på drivmedelsbehovet för det militära flyget. Med hänsyn till den militära verksamhetens speciella karaktär har inte gjorts någon analys av möjligheterna att åstadkomma energibesparingar. Olika åtgärder för att åstadkomma mer energisnåla transportmedel torde dock komma att bidra till en bättre energihushållning även inom försvaret.

Total besparing

Resultatet av bedömningarna rörande de totala besparingar som kan uppnås i det lägre och högre besparingsalternativet redovisas i *tabell 5*. Den *totala besparingseffekten för transportsektorn* har i lågalternativet beräknats till ca 3 % (ca 3 TWh) och i högalternativet till ca 14 % (ca 14 TWh) i förhållande till SIND:s prognos.

Enligt SIND:s prognos ökar energiförbrukningen inom transportsektorn med 1,5 % per år under perioden 1976–1990 (från ca 80 TWh till närmare 100 TWh). Om åtgärderna i det lägre besparingsalternativet sätts in innebär detta att ökningstakten kan sänkas till 1,3 % per år (ca 96 TWh år 1990). Sätts även åtgärderna i det högre alternativet in ökar transportsektorns energiförbrukning med endast 0,4 % per år under perioden (ca 85 TWh år 1990). Det bör dock framhållas att vad gäller personbilarna innebär det högre besparingsalternativet en energiförbrukning år 1990 som avsevärt understiger 1976 års nivå.

Det skall konstateras att redan för att den förbrukning som angetts i SIND:s prognos inte skall överskridas krävs en bättre resandeplanering hos den enskilde individen, en effektivare transportplanering från näringslivets sida, ökade insatser från trafikföretagens och transportörernas sida, från tillverkarna av olika trafikmedel samt från samhällets sida.

I det lägre besparingsalternativet krävs att en rad olika stimulansåtgärder sätts in. Av stor betydelse är att informationen om betydelsen av att spara energi och på vilket sätt detta kan ske byggs ut på olika sätt. Likaså framstår det som väsentligt att i ökad utsträckning satsa på en utbyggnad av den kollektiva trafiken. I det högre alternativet krävs som framgått en relativt långtgående styrning och samordning. Det gäller införande av normer av olika slag, ekonomiska styrmedel såsom skatter, avgifter etc. samt andra regleringar av trafiken.

Slutsatserna i denna studie stödjer i tidigare utredningar dragna slutsatser rörande besparingsmöjligheter inom transportsektorn. Allmänt kan således konstateras att för att uppnå större besparingar inom ett så kort tidsperspektiv som fram till år 1990 krävs kraftfulla styråtgärder för att framför allt begränsa personbilarnas bränsleförbrukning. Givetvis innebär sådana åtgärder uppoffringar för den enskilde individen.

Tabell 5. Energibesparingar inom transportsektorn år 1990. TWh

	Person-bilar	Last-bilar	Inrikes luftfart	Bussar	Järnväg	Inrikes sjöfart	Fritids-båtar	Summa inrikes transporter	Övrigt[1]	Transport-sektorn
Totalenergiförbrukning år 1990 enl. SIND	42,8	15,7	3,4	2,8	3,1	2,0	1,7	71,4	27,4	98,8
Besparingar genom ändrad transportorganisation och ändrat trafikmedelsval	1,1–3,6	0–0,8	0,3–0,6	0–0	0–0	0–0	–	1,4–5,0	–	1,4–5,0
Besparingar genom bättre framförande och underhåll	1,1–3,9	0,6–1,4	–	–	–	–	0–0,6	1,7–5,9	–	1,7–5,9
Besparingar genom tekniska förändringar	0–2,8	0–1,7	0–0,3	0–0	0–0	0–0	–	0–4,8	–	0–4,8
Total besparing	2,2–9,2	0,6–3,4	0,3–0,8	0–0	0–0	0–0	0–0,6	3,1–14,0	–	3,1–14,0
Total besparing i procent av SIND:s prognos	5–22	4–21	10–30	0	0	0	0–30	4–20	–	3–14
Total energiförbrukning år 1990	40,6–33,6	15,1–12,3	3,1–2,5	2,8	3,1	2,0	1,7–1,1	68,3–57,4	27,4	95,8–84,8

Anm. Vid beräkningen av energibesparingarna inom personbilstrafiken har hänsyn tagits till en ökad energikonsumtion inom kollektivtrafiken på totalt 0,3 TWh i det lägre och 1 TWh i det högre besparingsalternativet

[1] Bunkring i Sverige för utrikes sjö- och luftfart, bränsleförbrukning inom försvaret samt förbrukning för spårväg och tunnelbana, mc, mopeder samt snöskoters

Det har med hänsyn till den korta tid som stått till förfogande inte varit möjligt att närmare analysera effekterna av olika sparåtgärder och därmed inte heller att utföra en närmare prioritering av åtgärder. Den genomförda analysen har dessutom försvårats genom brist på underlagsmaterial. Bl. a. saknas vissa grundläggande data om olika transportmedels energieffektivitet, priselasticiteten för reskonsumtion samt om de andra faktorer som påverkar benägenheten hos trafikanter och transportköpare att välja en viss transportlösning.

Innan ställning tas till vilka åtgärder som bör sättas in och med vilken styrka, krävs mer ingående kunskap om effekterna av olika åtgärder. Bl. a. krävs att de energibesparingar som kan uppnås sätts i relation till de kostnader som olika åtgärder för med sig. Vidare bör en mer ingående analys göras av hur snabbt olika åtgärder kan sättas in och inom vilken tid de kan beräknas slå igenom och leda till energibesparingar. Det skall också konstateras att det i regel är fråga om att finna lämpliga åtgärdskombinationer. Väsentligt är vidare att ernå en helhetssyn på samhällsstruktur-transportbehov-energi-trafikmiljö.

Mot bakgrund av vad som ovan anförts synes det nödvändigt att utredningsarbetet inom området energi-transporter intensifieras. Arbetet bör härvid koncentreras till att närmare studera förutsättningarna för och effekterna av de åtgärder som ovan bedömts leda till de största energibesparingarna. Det förefaller naturligt att det fortsatta arbetet i första hand inriktas på personbilstrafiken men även lastbilstrafiken och flygtrafiken bör bli föremål för närmare studier vad avser möjligheterna att spara energi.

För att i ett längre tidsperspektiv ernå en handlingsberedskap krävs väsentliga forskningsinsatser inom området energi-transporter. Bl. a. är det önskvärt att möjligheterna att utnyttja alternativa drivkällor och drivmedel ytterligare klarläggs.

SOU 1978:17 Energi vad avser energihushållning inom transportsektorn

Val av energialternativ

Energikommissionen har studerat fyra alternativ för det framtida energisystemet i Sverige.

I *alternativ A* avvecklas kärnkraften till omkring år 1985. Alternativet leder till att kraftfulla åtgärder måste sättas in omgående för att kompensera den elproduktion från kärnkraft som planerats ingå i energisystemet vid 1980-talets mitt. Åtgärderna inriktas mot kraftigt effektiviserad energianvändning, inledningsvis främst vad avser elenergi, och mot utveckling av förnyelsebara energikällor. Långsiktigt kommer energitillförseln att baseras på förnyelsebara energikällor samt kol i erforderlig mängd.

I *alternativ B* inriktas energipolitiken mot en avveckling av kärnkraften under en tioårsperiod. År 1990 väljs som riktpunkt för avvecklingen. Inriktningen i övrigt sker liksom i alternativ A mot kraftigt utnyttjande av inhemska förnyelsebara energikällor och mot kraftig effektivisering av energianvändningen. Liksom i alternativ A baseras energitillförseln på förnyelsebara energikällor samt kol i erforderlig mängd.

I *alternativ C* accepteras viss kärnkraftutbyggnad under 1980-talet. Åtgärder som innebär låsningar för ett fortsatt kärnkraftsutnyttjande för tiden efter år 1990 undviks. På lång sikt kan därför antingen kärnkraft, kol eller förnyelsebara energikällor, eller olika kombinationer av dessa, komma till användning i detta alternativ.

Alternativ D kommer för tiden fram mot slutet av 1980-talet att ha stora likheter med alternativ C. Här förutsätts dock en mer markerad inriktning på en fortsatt satsning på kärnkraft. Det blir då naturligt att successivt även satsa på svensk uranbrytning, anrikning och eventuellt även upparbetning. Detta alternativ illustrerar således en utveckling som innebär att kärnkraft utnyttjas tillsammans med förnyelsebara energikällor för energitillförseln under början av 2000-talet.

De skisserade alternativen har många gemensamma drag. Några av de viktigaste är ambitionen att minska beroendet av importerad olja, den kraftiga satsningen på utveckling av förnyelsebara energikällor samt kraftfulla åtgärder för förbättrad energihushållning. Skillnaderna mellan alternativen kan väsentligen återföras på det faktum att beslut om avveckling av kärnkraften förutsätts bli fattat inom något eller några år i alternativen A och B medan fortsatt utnyttjande av kärnkraft accepteras i alternativen C och D.

Transportsektorn är den sektor som är starkast beroende av oljeprodukter. Endast ca 3 % av den energi som används inom samfärdseln utnyttjas i form av el. Av detta skäl gäller i alla energikommissionens fyra alternativ att ett sammanvägt besparingsprogram som kommissionens expertgrupp för energihushållning utarbetat utgör grunden. Detta innebär att besparingar på

sammanlagt 6–7 TWh, eller 6–7 %, skall göras i förhållande till industriverkets referensprognos.

De åtgärder som diskuteras är främst inriktade på att minska energianvändningen inom personbilstrafiken. Åtgärder som skulle beröra lastbilstrafikens energianvändning diskuteras emellertid också i viss utsträckning. De behandlade åtgärderna syftar sammanfattningsvis till att

- skapa ökad insikt hos trafikanterna om behovet av och möjligheterna till energibesparingar
- åstadkomma bättre körsätt och bättre underhåll av fordon
- sänka den specifika bränsleförbrukningen för nytillkommande fordon
- få till stånd en övergång från individuellt till kollektivt resande och ökad samåkning i personbilar
- utveckla drivkällor som medger flexibilitet ifråga om drivmedel.

Tabell 6. Energianvändning inom transportsektorn

	1976 TWh	1990				
		Referensprognosen		Energikommissionen		Differens
		TWh	Ökning /år 1976–1990 %	TWh	Ökning /år 1976–1990 %	TWh
Bränsle	77	96	1,6	89	1,0	–7
El	2	3	3,2	3	3,2	0
Totalt, energi	79	99	1,6	92	1,1	–7

De styrmedel som kommissionens hushållningsgrupp har bedömt vara erforderliga för att nå den angivna besparingen inom samfärdselsektorn är dels olika former av stimulansåtgärder, dels vissa restriktioner. Utgångspunkten vid valet av styrmedel har varit att så långt det är möjligt undvika att påverka individernas transportsituation negativt. Åtgärder och förväntad besparingseffekt framgår av sammanställningen nedan.

Åtgärd	TWh
Bättre körsätt, underhåll	0,5–1
Åtgärder för att förbättra efterlevnaden av gällande hastighetsbestämmelser	0,5–1
Utbyggd kollektiv trafik, vissa restriktioner mot personbilstrafik i framför allt större tätorter, dämpad tillväxt av personbilsbeståndet	1,5–2
Bättre resandeplanering, individen avstår från onödigt resande, ökad samåkning	1
Normer för högsta tillåtna specifika bränsleförbrukning för personbilar kombinerat med en med hänsyn till specifik förbrukning starkt progressiv årlig fordonsskatt	1,5
Frivilliga sparprogram inom lastbilstrafiken	1–1,5

Det har varit svårt att under den korta utredningstiden få fram underlag för att bedöma kostnaderna för de diskuterade åtgärderna. Det har därför inte heller varit möjligt att analysera besparingsåtgärderna utifrån deras samhällsekonomiska marginalkostnad. För vissa åtgärder har dock försök gjorts att uppskatta investeringsbehoven samt årliga drifts- och underhållskostnader för hela perioden 1979–1990. Dessa kostnader samt kommentarer avseende olika effekter av åtgärderna framgår av sammanställningen nedan.

Åtgärd	Kostnad m. m. 1979–1990
Information till bilisterna	50 milj. kr.
Utbildning vid trafikskolorna	Förhållandevis låga kostnader för framtagning av undervisningsmateriel
Förbättrad efterlevnad av hastighetsbestämmelser	Förhållandevis låga kostnader för propaganda och skärpt lagstiftning. Väsentlig utbyggnad av länstrafikgruppernas trafikövervakning torde erfordras
Utbyggd kollektivtrafik i kombination med sanering av trafikmiljön och restriktioner mot bilutnyttjandet framför allt i de större tätorterna	Investeringar i kollektivtrafiken på lägst 2 miljarder kr. Årskostnaden (inkl. periodiserade kapitalkostnader) 10–20 % högre än i referensprognosen. I vilken utsträckning de ökade kostnaderna för investeringar i kollektivtrafiken kan uppvägas genom en minskning av de kostnader för byggande och drift av vägar och gator som förutsatts i referensprognosen kan ej bedömas. Härtill kommer att en utbyggnad av den kollektiva trafiken får ses som en angelägen trafikpolitisk åtgärd
Ökad samåkning i personbil	Förhållandevis låga kostnader för samåkningsprogram inom företag och för samhälleligt engagemang i fullskaleförsök
Normer avseende högsta tillåtna specifika bränsleförbrukning	Utvecklingskostnaderna för den inhemska bilindustrin har inte kunnat bedömas. Normerna får avvägas med hänsyn till närings- och handelspolitiska konsekvenser
Starkt differentierad fordonsskatt	Förhållandevis låga kostnader
Frivilliga sparprogram inom lastbilstrafiken	Avser i första hand kostnadseffektiva energibesparingar
Förstärkning av SJ:s konkurrensläge	Ökade årliga investeringsanslag till SJ

Utöver de ovan redovisade åtgärderna kan – beroende på med vilken styrka de sätts in – ytterligare åtgärder behöva komma ifråga för att nå de åsyftade besparingarna. Kostnader härför eller eventuella bieffekter har inte beräknats. Det kan gälla åtgärder av följande slag:

- obligatorisk ekonomitrimning av personbilar
- varudeklaration av begagnade personbilar

- obligatorisk kontroll av bränsleförbrukningen
- ändrade förutsättningar för privatpersoner att disponera firma- eller leasingbil
- ändrade avdragsregler för resor med personbil bostad–arbetsplats.

Någon väsentlig övergång till el genom t. ex. övergång till spårbunden trafik förväntas inte komma ifråga i alternativen A–B under den behandlade tidsperioden. I alternativen C–D skulle i princip en del av den busstrafik som sker i de större tätorterna kunna ske med eldrivna trådbussar i stället för med dieseldrivna bussar som nu. Underlag för att bedöma realismen i detta, och kostnader, föreligger emellertid inte.

För att skapa bättre flexibilitet gäller det att framför allt komma bort från det starka och ensidiga beroendet av oljeprodukter som drivmedel. I samtliga alternativ har gjorts en maximal satsning på syntetiska drivmedel, exempelvis metanol, vilket medför att den relativa andelen oljeprodukter gradvis minskar. Trots den kraftiga satsningen beräknas år 1990 transportsektorns direkta oljeberoende vara ca 85 %.

I alla alternativen har eftersträvats en tillförsel av 20 TWh energiråvara för produktion av 11 TWh inhemska drivmedel år 1990. I beräkningarna har en fortsatt utbyggnad av denna produktion efter år 1990 räknats in. För att möjliggöra satsningen på inhemskt producerade drivmedel måste två huvudförutsättningar uppfyllas.

A. Förändringar av fordonsparkens motor- och bränslesystem som breddar transportsektorns drivmedelsbas. Normer för motorer av flerbränsletyp, bensinmotorer anpassade för alkoholinblandning m. m. måste införas.
B. Tillförsel av lämpliga råvaror för produktion av syntetiska drivmedel måste säkras och en utvecklad och fungerande produktionsapparat måste stegvis byggas upp.

En introduktion av syntetiska drivmedel, i alternativen uttryckt som metanol, kräver att en rad beslut fattas inom en snar framtid. De viktigaste besluten och tidpunkterna för dessa sammanfattas i nedanstående uppställning.

Beslut och åtgärd	Alternativ	
	A-B	C-D
Preliminära normer för fordon	1978	1978
Normer för fordon och distribution	1979	1979
Val av råvarubas	1978	1978
Utarbetande av strategi för råvaror och drivmedel	1979	1979
Bygga storskalig försöksanläggning för förgasning	1978	1980
Bygga första produktionsanläggningen	1980	1980
Bygga första biobränsleförgasaren i full skala	1984	1992

Två olika principer för val av råvarustrategi kan tillämpas. I alternativen A och B har redan vid valet av ramar för tillförsel av olika bränsleråvaror

accepterats ett visst mått av osäkerhet genom att exploatering av ny teknik och nya energislag inräknats i en skala som tidigare ej prövats. Förgasning av inhemska bränslen är ett område där någon utvecklad, storskalig teknik ej finns. Normalt skulle man i en relativt storskalig försöksanläggning utveckla tekniker innan en produktionsanläggning byggs. I alternativen C och D har den normala utvecklingsgången valts, vilket i detta fall leder till att en första biobränslebaserad produktionsanläggning kan börja byggas tidigast år 1992 och stå helt klar år 1998.

Den erforderliga tillförseln av energiråvaror för beräknad metanolproduktion framgår av *tabell 7*.

Erforderlig utbyggnad av inhemska produktionsanläggningar för syntetiska drivmedel (metanol) framgår av *tabell 8*. I tabellen har även skisserats en tänkt utveckling till år 2000.

Den totala energianvändningen inom transportsektorn år 1990 har av hushållningsgruppen beräknats till 92 TWh varav 3 TWh el. Behovet av oljeprodukter för transportsektorn exkl. olja för metanolproduktion uppgår sålunda till 78 TWh.

För tiden efter år 1990 kan under förutsättning av en fortsatt kraftfull satsning på syntetiska drivmedel (se *tabell 00*) de oljebaserade drivmedlens relativa andel sjunka. Dock torde fram till år 2000 ett mycket betydande oljeberoende kvarstå inom sektorn.

Tabell 7. Tillförsel av energiråvaror för produktion av metanol. TWh

Energiråvara	1985	1990	
	Alt. A–D	Alt. A–B	Alt. C–D
Metanolimport	0,3	–	–
Restoljor	–	5,0	10,0
Kol	–	5,0	10,0
Biobränslen	–	10,0	–
Summa	0,3	20,0	20,0

Tabell 8. Anläggningar för metanolproduktion

Anläggning nr	Alt. A–B		Alt. C–D		Produktion	
	Färdig år	Råvara	Färdig år	Råvara	Milj. ton	TWh
1	1987	Olja/kol	1987	Olja/kol	1,0	5–6
2	1990	Biobränslen	1989	Olja/kol	1,0	5–6
3	1992	Biobränslen	1992	Kol	1,0	5–6
4	1995	Biobränslen	1995	Kol	1,0	5–6
5	1998	Biobränslen	1998	Biobränslen	1,0	5–6
6	2000	Biobränslen	2000	Biobränslen	0,5	2,5–3

Kommissionens överväganden och förslag

Energikommissionens analyser och överväganden gav vid handen att de riktlinjer som innefattades i alternativ C i långa stycken bäst ansågs svara mot kommissionens krav på ökad försörjningstrygghet, minskat oljeberoende, flexibilitet och handlingsberedskap inför framtida ställningstaganden. Kommissionen understryker emellertid att ökade och samhällsekonomiskt motiverade hushållningsinsatser, utöver vad som beräknas för alternativ C, skulle kunna minska energibehovet mot 1980-talets slut till nivåer som avsevärt understiger vad som förutsätts i räkneexemplet. Kommissionens förslag är inriktade härpå.

Enligt energikommissionen bör inom alla samhällssektorer iakttas en sträng hushållning med energi. En avvägning bör härvid göras mellan och inom sektorerna så att insatser koncentreras till de samhällsekonomiskt effektivaste besparingarna.

För transportsektorns del talar enligt energikommissionen förutom energihushållningsskäl de negativa miljö- och hälsoeffekterna av personbilskörning i tätorterna för starka styrmedel för att hålla nere energianvändningen. Ett flertal åtgärder i detta syfte krävs. Vissa åtgärder kan genomföras omedelbart. Andra kräver särskild utredning.

Kommissionen föreslår mot denna bakgrund att kollektivtrafiken prioriteras, byggs ut och görs bekvämare för trafikanterna samt att långtgående restriktioner mot privatbilismen införs i de större tätorternas innerstadsområden och speciellt inom de tre storstäderna. Infartsparkeringar bör byggas i anslutning till kollektiva transportmedel och samåkning, t. ex. i samband med arbetsresor, stimuleras. Vidare föreslås att ändrade skatteavdrag för resa i bil mellan arbete och bostad liksom införande av trådbussar i större tätorter utreds.

Obligatorisk ekonomitrimning bör enligt kommissionen övervägas för en ökad effektivitet hos befintliga bilar. För nytillkommande bilar föreslås att normer införs för maximal specifik bränsleförbrukning.

Information och utbildning för bilister bör förbättras. I t. ex. körskoleundervisningen lägges särskild vikt vid körsätt och underhåll för att minska bränsleförbrukningen.

Åtgärder bör vidare vidtas som möjliggör användande av andra bränslen än bensin och dieselolja. Normer föreslås t. ex. införas för att påskynda utvecklingen av flerbränslemotorer, exempelvis genom utveckling av diesel- och ottomotorer för drift med metanol och andra syntetiska drivmedel. Vidare föreslås att utvecklingen av kommersiella flerbränslemotorer av typen gasturbin och stirling stimuleras.

Till energikommissionens förslag hör också att en differentiering av bilskatten till förmån för lättare och bensinsnålare bilar genomförs.

Långväga godstransporter bör enligt kommissionen överföras från lastbil till tåg. Vidare bör särskilda åtgärder för energisparande inom lastbilssektorn

initieras. Kommissionen anser också att sjöfarten bör ta en större andel av transportarbetet och föreslår att kust- och kanalsjöfarten stimuleras.

Remissyttrandena

I energipolitiska propositionen redovisas vilka remissinstanser som har yttrat sig över energikommissionens betänkande.

Enligt energikommissionen talar förutom energihushållningsskäl de negativa miljö- och hälsoeffekterna av personbilkörning i tätorterna för starka styrmedel för att hålla nere energianvändningen inom transportsektorn. Kommissionen lägger därför fram ett flertal förslag i detta syfte. Huvudinriktningen av förslagen innebär stöd för kollektivtrafik och samåkning kombinerat med vissa restriktioner m. m. gentemot privatbilismen samtidigt som bilutnyttjandet genom olika åtgärder föreslås bli effektivare från energisynpunkt.

Kommissionens förslag möts av invändningar från flera remissinstanser. Direkt stöd för samtliga förslag ges bara av ett fåtal remissinstanser. Sålunda understryker *statens naturvårdsverk* vikten av att förslagen genomförs med hänsyn till de utbredda hälso- och miljöproblem som bilavgasutsläppen medför. Även *domänverket*, *Centerns kvinnoförbund* och *Fältbiologerna* stödjer i stort förslagen. Härutöver finns det instanser som har invändningar eller kompletteringar till det underlag kommissionen har utnyttjat för sina bedömningar. *Televerket* anser således att avsevärda energibesparingar inom transportsektorn är möjliga genom utveckling av telekommunikationerna.

Statens vägverk anser att kommissionen i sina överväganden om energibesparingar inom transportsektorn inte tillräckligt övervägt de framtida transportproblemen och delvis förbisett möjligheterna att genom teknisk utveckling mera påtagligt öka transportsektorns energieffektivitet. Enligt verket bör frågeställningarna kring bilens möjliga tekniska utveckling samt bilindustrins och samhällets omställningsproblem tillmätas avgörande vikt vid energipolitiska ställningstaganden.

Transportforskningsdelegationen är kritisk till kommissionens förslag. Delegationen kan inte frigöra sig från intrycket att transportsektorn fått en behandling som avviker från andra sektorer. Ingen annan sektor anses ha blivit föremål för så många restriktioner, förbud och åtgärder med enbart negativa inslag för att energiförbrukningen skall minskas.

Luftfartsverket inskränker sitt yttrande till att omfatta flygsektorn. Verket finner kommissionens bedömningar av möjliga energibesparingar inom sektorn vara rimliga. Liknande synpunkter framförs av *SAS*.

Statens väg- och trafikinstitut framhåller särskilt det behov som föreligger att utföra en samlad studie kring de problem som föreligger med avseende på sambandet mellan energiförbrukning, avgaser, buller, trafiksäkerhet m. m. samt de tekniska möjligheter som står till buds för att så långt möjligt undvika

olika suboptimeringar. Utan en sådan studie – med avseende på svenska förhållanden – föreligger enligt institutet en stor risk att beslut om kortsiktiga energipolitiska åtgärder inom transportsektorn kan låsa framtida handlingsmöjligheter för såväl samhället som svensk bilindustri.

I stort sett anser *transportnämnden* att det föreslagna hushållningsprogrammet kan vara positivt ur beredskapssynpunkt men att ytterligare utredningar av bl. a. sociala, trafikpolitiska och ekonomiska konsekvenser erfordras.

Ett genomgående drag för de flesta av de föreslagna åtgärderna är enligt *riksrevisionsverket* vagheter vad gäller effekter, organisation kring åtgärderna och genomförandekostnader. Verket föreslår bl. a. att nu arbetande utredningar inom transportsektorn får generella tilläggsdirektiv att i sina analyser och förslag beskriva konsekvenser inom energiområdet.

Konsumentverket anser det väsentligt att energifrågorna inom transportsektorn sätts in i ett större sammanhang och värderas med hänsyn till transportekonomi, trafiksäkerhet och trafikmiljö. Endast en samlad bedömning och avvägning av kravnivåer inom dessa olika områden kan enligt verket ge en optimal lösning.

Enligt *länsstyrelsen i Värmlands län* är kommissionens förslag i och för sig lovvärda men några större ingrepp mot transportsektorn anses inte vara realistiska om inte motsvarande inskränkningar görs utomlands.

Energisparkommittén anser att det inte är uteslutet att redan den tillväxttakt för samfärdselsektorns energiförbrukning som antas i industriverkets prognos kan kräva att styrmedel sätts in i större omfattning än vad som bedöms erforderligt i prognosen. Detta innebär enligt kommittén att en del av den besparingspotential som kommissionens förslag bygger på intecknas redan för att förverkliga industriverkets prognos. Bristen på analyser av beteendeförändringar vid sparstimulerande åtgärder inom persontransportområdet ökar osäkerheten i kommissionens förslag. Kommitténs slutsats är därför att antaganden om reduktioner i tillväxten av samfärdselsektorns energiförbrukning utöver industriverkets prognos måste baseras på relativt säkra kalkyler av olika åtgärders besparingseffekt och i vilken omfattning åtgärderna kommer att vidtas. Som en följd av de osäkerheter som föreligger anser kommittén att det är rimligt att lägga den bedömning av det framtida energibehovet inom sektorn som görs i industriverkets referensprognos till grund för energiförsörjningen.

Vid sin bedömning av personbiltransporterna synes det enligt *KAK* som om kommissionen inte tillräckligt har beaktat personbilens betydelse för svenska folkets levnadsstandard och resebehov. För praktiskt taget alla yrkesarbetande är någorlunda smidiga resor en förutsättning för att de skall kunna fullgöra sina uppgifter utan mycket stora påfrestningar. Endast en mindre del kan utnyttja ett väl fungerande kollektivtrafiksystem, medan de allra flesta är beroende av bil framhåller KAK vidare.

LO delar uppfattningen att starka miljöskäl talar för i vissa fall långtgående

ändringar av bilismens villkor. När det gäller avvägningar inom ramen för en sammanhållen energipolitik kan vissa åtgärder främja både energisparande och miljövärden. Man bör vidare enligt organisationen acceptera svenska regler inom området, som är mer restriktiva än andra länders och sålunda kan sägas tidsmässigt leda utvecklingen mot miljöskydd och energisparande. Däremot är drastiska avsteg från den internationella utvecklingen diskutabla.

Motorbranschens riksförbund anser att kommissionens betänkande inte kan läggas till grund för detaljregler på bilismens område bl. a. av det skälet att kommissionen inte räknar med något alternativ på samfärdselområdet oavsett hur samhällsutvecklingen blir i övrigt.

Motorförarnas helnykterhetsförbund anser att kommissionens behandling av samfärdselsektorn ger intryck av att hithörande frågor behandlas som om kommissionens arbete mera gällde att ge uttryck för en viss trafikpolitisk uppfattning än att allsidigt belysa frågeställningarna och deras samband med energianvändningen.

Motormännens riksförbund är kritisk till att kommissionen betraktar en nedskärning av transportsektorn som en självklarhet. I stället anser förbundet att energimängden för transporter måste vara flexibel och kunna anpassas till samhällsutvecklingen i övrigt. Kommissionen borde därför redovisat flera olika nivåer på energianvändningen inom transportsektorn i de olika beräknade energialternativen. Förbundet framhåller vidare att personbilsbeståndet blir effektivare för varje år. En förutsättning för en förnyelse är att det är fördelaktigt för konsumenten att byta bil. Därför föreslås att avbetalningstiden för bilköp förlängs och att bilaccisen avskaffas.

Ett genomförande av kommissionens förslag skulle enligt *Näringslivets trafikdelegation* medföra negativa effekter för transportväsendets effektivitet och därför för samhällsekonomin. Delegationen anser därför att energipolitiskt betingade åtgärder inom transportområdet inte bör genomföras utan att effekterna därav för näringslivet noga analyseras och redovisas.

Stockholms handelskammare anser kommissionens förslag inom berört område vara ytliga och utan någon närmare konsekvensanalys. Därför anses inte förslagen kunna läggas till grund för beslut för att begränsa transportsektorn.

Enligt *Svensk Metanolutveckling AB* innebär ett genomförande av kommissionens förslag endast en begränsad energibesparing inom transportsektorn men till priset av drastiska åtgärder mot bilismen. Enligt bolaget når man bäst sparmålen i fråga genom att stimulera en produktutveckling inom bilindustrin mot mer bränslesnåla bilar samt genom att omfördela bilkostnaderna från fasta kostnader till rörliga drivmedelskostnader.

Svenska åkeriförbundet finner det vara anmärkningsvärt att kommissionen lämnar ett antal förslag som genom beskattningar och regleringar syftar till att begränsa transportsektorn utan att ha klarlagt förslagens samhälls- och

företagsekonomiska konsekvenser. Förbundet anser dessutom att kostnaderna för åtgärderna liksom effekterna på industri, handelsbalans och sysselsättning inte har belysts, samt att förslagens konsekvenser ur energisynpunkt endast är schematiskt beräknade.

Kommissionens syn på trafik stämmer enligt *Sveriges bilindustri- och grossistförening* inte med verkligheten, då trafiken är beroende av samhällets övriga aktiviteter och framför allt av den framtida ekonomiska utvecklingen. Således är det enligt föreningen inte meningsfullt att förutsäga att drivmedelsförbrukningen årligen skall öka med en procent fram till år 1990. Vidare måste en svensk energipolitik på transportområdet ta hänsyn till bilindustrins villkor och till de förutsättningar som gäller i en internationell marknadsekonomi. Till detta har inte kommissionen tagit hänsyn anser föreningen, som också finner det förvånande att kommissionen kan dra bestämda slutsatser om bilavgasernas hälsoeffekter. Föreningen pekar också på att det f. n. ställs krav på bilen från många olika håll, t. ex. vad avser energisnålhet, miljövänlighet, trafiksäkerhet och ekonomi, och framhåller att statsmakterna måste avväga de sinsemellan motstridiga kraven mot varandra. Sker inte detta är det risk för att de eftersträvade målen inte nås.

Kommissionen föreslår att kollektivtrafiken prioriteras, byggs ut och görs bekvämare för trafikanterna. Förslaget stöds i huvudsak av remissinstanserna även om några av dessa ifrågasätter de praktiska möjligheterna att vidta några mera genomgripande åtgärder inom det tidsperspektiv kommissionen har beaktat.

Stödjer kommissionens förslag gör bl. a. *konsumentverket*, flera länsstyrelser däribland *länsstyrelserna i Stockholm, Uppsala, Jönköpings, Kronobergs och Norrbottens län, KAK, LO, Svensk Metanolutveckling AB, Svenska kommunförbundet, Sveriges allmänna bostadsföretag* och *Sveriges civilingenjörsförbund CF-STF*.

Förslaget stöds även av *Svenska busstrafikförbundet* som anser att det är av stor vikt att söka sprida resandet över dagen för att på så sätt minska de stora investeringar som behöver ske inom kollektivtrafiksektorn. Möjligheterna till energivinster bedöms dock vara starkt begränsade. Vissa besparingar anses emellertid kunna göras genom att hänsyn tas till kollektivtrafiken i samhällsutbyggnaden. Exempel på åtgärder är att bygga bussgator och bussfiler för att förbättra framkomlighet och medelhastighet. Mycket viktigt är enligt förbundet att kollektivtrafiken kommer in i samhällsplaneringen på ett så tidigt stadium som möjligt. Åtgärder i denna riktning skulle kunna öka kollektivtrafikens attraktivitet och på så sätt medverka till ett minskat personbilsresande. Liknande synpunkter framförs av *Svenska lokaltrafikföreningen*.

Statens vägverk anser att den stora satsning på kollektiktrafik som har förutsatts i industriverkets referensprognos och av kommissionen enbart är förenlig med en radikalt ändrad inriktning av trafikpolitiken. Verket bedömer att en sådan utveckling inte är realistisk av bl. a. ekonomiska skäl. Liknande

synpunkter framförs av *statens väg- och trafikinstitut.*

Ett överförande av resenärer från privatbilar till det kollektiva transportnätet medför att detta måste utvidgas och förändras framhåller *transportforskningsdelegationen.* Därvid kommer i regel nytillkommande linjer att uppvisa sämre energieffektivitet än t. ex. de centrala linjer som utgör systemets kärna och förutsättning. Vid en kraftig utvidgning av kollektivtrafiken kommer enligt delegationen stordriftsfördelarna att avsevärt reduceras.

SIND anser att både trafikpolitiska och energipolitiska avväganden bör bestämma i vilken grad man skall bygga ut kollektivtrafiken och vilka åtgärder man bör vidtaga för att få en god transportstandard och balans mellan olika transportsystem. Enligt verket tillåter dock kommissionens underlag ej en mera bestämd rekommendation i detta avseende.

Motorbranschens riksförbund anser bl. a. att kommissionens förslag innebär en övertro på energibesparing genom utbyggnad av kollektiva transportmedel. Ekonomiskt pressade kommuner och landsting kan enligt förbundet inte investera i busstrafik av den omfattning som skulle krävas för en väsentlig ökning av turtäthet och ytterligare linjer inkl. tangentiella transporter i större tätorter. Personbilen kommer därför att bibehålla sin ställning som det verkliga masstransportmedlet både i tätorter och glesbygd. Liknande synpunkter framförs även av *Motormännens riksförbund* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening.*

För att begränsa privatbilismen och stimulera kollektivtrafiken framlägger kommissionen förslag om att införa restriktioner mot privatbilismen i de större tätorternas innerstadsområden, speciellt inom de tre storstäderna, och att infartsparkeringar byggs i anslutning till kollektiva transportmedel. Samåkning, t. ex. i samband med arbetsresor, bör stimuleras, och skatteavdragen för resa i bil mellan arbete och bostad utredas. Vidare föreslås att införandet av trådbussar i större tätorter utreds.

I fråga om förslaget att begränsa privatbilismen i tätorterna är remissinstanserna delade.

Stödjer förslaget gör *postverket* och *Sveriges allmännyttiga bostadsföretag* liksom *statens trafiksäkerhetsverk.* Trafiksäkerhetsverket anser sålunda att energibesparande åtgärder inom bilsektorn i väsentliga hänseenden sammanfaller med strävandena att öka trafiksäkerheten. En reducering av personbilstrafiken i tätorternas inre delar skulle således kunna innebära en minskning av trafikolycksfallen samtidigt som vinster skulle kunna göras från miljösynpunkt.

Även *energisparkommittén* ställer sig positiv till kommissionens förslag men anser det dock tveksamt om restriktionerna i sig inom den aktuella tidsperioden kan leda till reduktioner i energiförbrukningen av sådan omfattning att några mer betydande förändringar i sektorns energiförbrukning kan anses som säkerställda. Kommittén vill också peka på behovet av studier kring vilka faktorer som påverkar valet av transportmedel t. ex.

förskjutna arbetstider och effekterna av förändringar i taxesättningen om möjligheterna att genom olika styrmedel påverka trafikbolagens utformning av dessa.

LRF föreslår i sitt yttrande att energibeskattningen används för att begränsa bilismen i tätortena.

Avvisande till kommissionens förslag ställer sig bl. a. *KAK* och *Motormännens riksförbund* under hänvisning till att föreslagna restriktioner förutsätter en kollektivtrafik som nu inte finns uppbyggd.

Enligt *Svensk Metanolutveckling AB* förbigår kommissionen de energibesparingar som blir en följd av bl. a. bättre trafikplanering och utbyggnad av genomfartsleder för att minska köbildning. Utöver energibesparingar i främst tätorterna skulle enligt bolaget dylika åtgärder öka trafiksäkerheten och minska avgasföroreningarna. Liknande synpunkter framförs även av *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* och *Stockholms handelskammare.*

Mot bakgrund av hittills vunna erfarenheter anser *Sveriges köpmannaförbund* det vara väsentligt att föreslagna åtgärder genomförs med beaktande av detaljhandelns kommersiella och sociala funktioner.

Förslaget att bygga infartsparkeringar i anslutning till kollektiva transportmedel stöds av *KAK, Motormännens riksförbund* och *Svensk Metanolutveckling AB.*

Förslaget att stimulera samåkning stöds av remissinstanserna. De försök som hittills har utförts med samåkning har visat att relativt stora svårigheter kan föreligga för att genomföra denna framhåller *statens väg- och trafikinstitut.* Detta kan tyda på att kostnaderna för genomförandet av ett samåkningsprogram kan komma att bli betydande. Institutet anser dock att samåkningen bör stimuleras på olika sätt och att ytterligare studier bör utföras för att klarlägga såväl hur en effektivare samåkning skall uppnås som storleken på de reella energibesparingseffekter som kan erhållas.

Även *länsstyrelsen i Norrbottens län* stödjer förslaget och föreslår att staten bekostar erforderliga kommunala åtgärder, t. ex. någon form av kommunala förmedlingscentraler.

Såväl *Motormännens riksförbund* som *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* stödjer förslaget. För att uppmuntra till samåkning vid arbetsresor föreslår organisationerna att både förare och passagerare skall tillåtas göra avdrag i deklarationerna. Bland remissinstanser i övrigt som tillstyrker förslaget är *statens trafiksäkerhetsverk, SIND, energisparkommittén, KAK, Motorbranschens riksförbund* och *Svensk Metanolutveckling AB.*

Kommissionen föreslår att en utredning tillsätts angående ändring av skatteavdragen för resa i bil mellan arbete och bostad. Förslaget tillstyrks av remissinstanserna med undantag för några organisationer inom bil- och motorbranschen.

Riksskatteverket framhåller att nuvarande avdrag för resa med bil mellan arbete och bostad uppgick till fyra miljarder kronor år 1976 och ifrågasätter om

inte kostnaden för resorna bör betraktas som levnadskostnad. Vidare framhålls att administrationen av avdragsrätten är betungande för skatteförvaltningen. Förutom för nämnda resor saknas i många avseenden entydiga regler för hur frågor rörande resor i tjänsten och s. k. bilförmåner skall behandlas från skattesynpunkt. Enligt verkets mening har dessa frågor en så pass väsentlig betydelse för den enskilde och för samhället i övrigt och då självfallet även på det energipolitiska området att de bör bli föremål för en övergripande utvärdering av gällande bestämmelser. Verket instämmer således i kommissionens förslag att frågan utreds och att detta är nödvändigt för att uppnå konkreta förslag till åtgärder och förändringar.

Även *SIND* tillstyrker kommissionens förslag men anser att en utredning bör ske i anslutning till en mera genomgripande översyn av energibeskattningen. Stödjer förslaget gör också *länsstyrelsen i Norrbottens län* liksom *Svenska lokaltrafikföreningen* som dessutom föreslår att i den föreslagna utredningen övervägs frågan om ett slopande av såväl fordonsskatt som kilometerskatt för bussar i linjetrafik.

En mera reserverad linje intar *Svensk Metanolutveckling AB*. Bolaget anser att samhället bör iaktta stor försiktighet i fråga om en minskning av skatteavdraget för arbetsresor, eftersom boendet delvis har styrts av de skatteregler som har gällt beträffande resekostnader.

Avvisande till förslaget är *KAK*, *Motormännens riksförbund* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* med hänvisning till bl. a. konsekvenserna för människornas möjligheter att välja bostad och arbetsplats.

Förslaget att låta utreda ett införande av trådbussar i större tätorter kommenteras endast av ett fåtal remissinstanser.

Förslaget tillstyrks av *Motormännens riksförbund* som även framhåller att i vissa tillämpningar kan hybrid- och batteridrivna bussar vara att föredra.

Sådana av kommissionen åsyftade utredningar har utförts under senare år och visat att trådbussens energiekonomi är sämre än dieselbussens. Därför är knappast trådbussen intressant från energibesparingssynpunkt framhåller *Svenska lokaltrafikföreningen*. Av större intresse kan däremot batteribussar och i än högre grad olika slags hybridbussar vara.

Även *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* anser att trådbussen är oekonomisk jämfört med en konventionell buss. I synnerhet gäller detta om inte trafikflödena är stora.

Kommissionen föreslår att obligatorisk ekonomitrimning övervägs för att öka effektiviteten i befintliga bilar. Remissinstanserna är delade i sitt ställningstagande till förslaget.

Energisparkommittén anser att en obligatorisk ekonomitrimning av befintliga bilar skulle vara en önskvärd åtgärd. En samordning med den årliga kontrollbesiktningen skulle enligt kommittén förmodligen också innebära att systemet skulle bli ekonomiskt acceptabelt. Kommittén ansluter sig därför till kommissionens förslag om att denna fråga bör övervägas.

Även *Riksförbundet eldistributörerna* liksom ett antal organisationer i bil-

och motorbranschen såsom *Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund* och *Svensk Metanolutveckling AB* stödjer förslaget.

Motorbranschens riksförbund anser att frågan om obligatorisk ekonomitrimning i kombination med miljövänlig avgasinställning får ökad dimension både så till vida att energisnålhet och miljöanpassning inte alltid samverkar och sett ur den aspekten att kostnaden för justeringsåtgärderna i normalfallet inte uppvägs av den energibesparing som trimningen medför.

Effekten av en ekonomitrimning avtar tämligen snabbt och med ett snävt ekonomiskt synsätt och dagens bränsleprisnivå kommer en obligatorisk, allmän ekonomitrimning för personbilar knappast att bli lönsam framhåller *AB Svensk Bilprovning*. För att bli lönsam skulle den sannolikt behöva begränsas till de bilar, som är mest i behov av åtgärderna, och då uppstår problemet att finna en lämplig kontrollmetod, varigenom bilar med avsevärt förhöjd bränsleförbrukning snabbt och rationellt kan gallras ut.

Svensk Bilprovning erinrar vidare i sitt yttrande om det i vissa avseenden tämligen starka samband som råder mellan bränsleförbrukning och avgasutsläpp. För att innehålla de avgasutsläpp som är föreskrivna för nya fordon torde det vara nödvändigt med regelbunden service, som bl. a. innefattar kontroll och eventuell justering samt utbyte av förslitna eller funktionsodugliga komponenter i dessa system. Därest krav på en sådan obligatorisk service skulle komma att införas kan den enligt bolaget också anses utgöra en obligatorisk ekonomitrimning, eftersom kontroll- och serviceåtgärderna i stort sett blir desamma. Väger man samman både energi- och miljöaspekterna kan det därför finnas anledning att närmare överväga en obligatorisk, årlig service för bilar med särskilda avgasrenande system. Det vore också tämligen enkelt att i den årliga kontrollbesiktningen inkludera kontroll – t. ex. via intyg från verkstaden – att föreskriven service blivit utförd.

Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening framhåller att åtgärder riktade mot äldre bilar är lönsammast. Kostnaderna liksom de totala energivinsterna föreslås dock utredas närmare.

Statens naturvårdsverk, som stödjer kommissionens förslag inom trafikområdet, anser att en utredning om obligatorisk ekonomitrimning bör samordnas med de serviceåtgärder som f. n. utreds genom typbesiktningsutredningens (K 1977:02) försorg i syfte att åstadkomma en effektivare avgasrening.

Flera remissinstanser ställer sig avvisande till kommissionens förslag. Genom att kostnaderna blir större än de beräknade vinsterna för bilägaren och då effektiva kontrollmöjligheter bl. a. är tekniskt komplicerade anser *statens vägverk* att obligatorisk ekonomitrimning f. n. inte kan komma i fråga som ett medel att spara energi. Liknande synpunkter framförs också av *statens väg- och trafikinstitut, SIND* och *KAK*.

Även *konsumentverket* ställer sig av nyssnämnda skäl avvisande till förslaget. Enligt verket skulle bättre resultat kunna nås om den årliga kontrollbesiktningen utvidgades så att den kom att omfatta just de system

och komponenter som påverkar bilarnas bränsleförbrukning. Därigenom skulle de brister upptäckas som har de största besparingspotentialerna och krav på åtgärder kunna vidtas enbart mot dessa.

LO anser att man bör avvakta med beslut tills det har utvecklats en enkel och effektiv rutin och därmed rimliga kostnader samt påpekar att en successiv höjning av drivmedelspriserna i ökad grad tvingar fram frivilliga åtgärder.

Vad gäller kommissionens förslag om att införa normer för maximal specifik bränsleförbrukning för nytillkommande bilar är remissinstansernas meningar delade.

Stödjer förslaget gör *konsumentverket, energisparkommittén, Svensk Bilprovning* och *LO*. LO anför i sitt yttrande:

> LO vill särskilt understryka vikten av att normer för bilarnas vikt, bränsleförbrukning och avgaser ytterligare utvecklas och skärps. Det är därvid viktigt att framtida normer meddelas långt i förväg för att möjliggöra en effektiv anpassning från bilproducenternas sida. Därvid bör normsättningen göras så noga övervägt att ändringar inte behöver göras med korta intervall. I viss mån bör tekniska regler beträffande motorer, bilar i övrigt, avgaser, bränslen etc. dessutom beakta den motsvarande utvecklingen utomlands. Man bör acceptera svenska regler, som är mer restriktiva än andra länders och sålunda kan sägas tidsmässigt leda utvecklingen mot miljöskydd och energisparande. Däremot är drastiska avsteg från den internationella utvecklingen diskutabla.

Enligt Svensk Bilprovning skulle kommissionens förslag att begränsa bränsleförbrukningen i nytillkommande bilar genom normer kunna genomföras under tiden fram till år 1990 enligt en tidsplan som innebär successivt skärpta krav.

Statens vägverk anser att kommissionens förslag beträffande normer inte står i överensstämmelse med de kunskaper som nu finns om tekniska och institutionella förutsättningar för fordonsteknisk utveckling, handelspolitiska förutsättningar samt svensk bilindustris konkurrensförutsättningar. Frågan om normer i energihänseende kompliceras också av andra krav på bilens egenskaper. Verket understryker därför att stora problem vidhänger frågan om normer, men det är viktigt att klarlägga hur normer kan användas i en samhällelig strategi för att påverka och påskynda bilens tekniska utveckling. Förslag till normer i energihänseende måste utarbetas i ett sammanhang med krav på bilen vad avser buller, avgaser och trafiksäkerhetsegenskaper.

Motorbranschens riksförbund framhåller att regler om maximal bränsleförbrukning för nya bilar måste baseras på internationella normer. SIND och Motormännens riksförbund redovisar liknande synpunkter. M anser vidare att det vore olyckligt om eventuella normer skulle göra det omöjligt att importera vissa biltyper till Sverige.

Med avseende på transportsektorns stora oljeberoende finner *länsstyrelsen i Älvsborgs län* det angeläget att stora energibesparingsinsatser görs. Härvid bör enligt länsstyrelsen övervägas långtgående restriktioner såsom förbud mot

speciellt energikrävande fordon och farkoster.

Remissinstanser som är tveksamma till förslaget eller avvisar det är *statens trafiksäkerhetsverk, statens väg- och trafikinstitut, Svensk Metanolutveckling AB* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening.*

Informationen och utbildningen för bilister föreslås av kommissionen bli förbättrad. Därvid bör i körskoleundervisningen läggas särskilt vikt vid körsätt och underhåll för att minska bränsleförbrukningen.

Förslaget stöds av remissinstanserna. Sålunda framhåller t. ex. *statens vägverk* att det finns ett stort potentiellt utrymme för energibesparingar genom att bilisterna kör mjukare och bättre iakttar gällande hastighetsbestämmelser. Som bieffekter skulle också erhållas ökad trafiksäkerhet och minskade fordonsemissioner. Vid en mycket god efterlevnad av hastighetsbestämmelserna skulle enligt verket sannolikt erhållas betydande positiva effekter på trafiksäkerheten.

Även *statens väg- och trafikinstitut* framhåller att man förutom med tekniska åtgärder och sänkta hastigheter kan uppnå omedelbara bränslebesparingar genom ett förändrat körsätt. Utländska undersökningar har visat att besparingar på upp till 25 % kan göras, huvudsakligen genom mjukare accelerationer och retardationer samt undvikande av onödiga hastighetsändringar. Av institutet gjorda undersökningar framgår att det bör vara möjligt att uppnå relativt stora bränslebesparingar genom ett lugnare körsätt utan att det behöver innebära någon nämnvärd ökning av körtiden. Undersökningarna visar också att besparingspotentialerna kan bli större med ett förändrat körsätt än med tekniska åtgärder på befintliga bilar.

Även *konsumentverket* stödjer kommissionens förslag. Verket anser dock att det krävs även olika ekonomiska styrmedel för att generellt kunna öka bilägarnas motivation till ett lugnare körsätt och få detta bestående. Verket erinrar också om gällande riktlinjer för bränsledeklaration av nya personbilar samt anger att förhandlingar f. n. sker med olika branschorganisationer om energideklarationer av begagnade personbilar och fritidsbåtar. Vad gäller energideklaration av fritidsbåtar kan nämnas att *Svenska båtunionen* i sitt yttrande föreslår att de undersökningar som konsumentverket har utfört fortsättningsvis omprioriteras till förmån för deplacementbåtar.

Utöver redovisade yttranden stöds kommissionens förslag angående information och utbildning av *SIND, energisparkommittén, KAK, Motorbranschens riksförbund, Motormännens riksförbund, AB Svensk Bilprovning, Svensk Metanolutveckling AB* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening.*

Kommissionen föreslår att åtgärder vidtas som möjliggör användande av andra bränslen än bensin och dieselbrännolja. Vidare föreslås att normer införs för att påskynda utvecklingen av flerbränslemotorer, exempelvis genom utveckling av diesel- och ottomotorer för drift med metanol och andra syntetiska drivmedel. Utvecklingen av kommersiella flerbränslemo-

torer av typen gasturbiner och stirling föreslås stimuleras.

Remissinstanserna ansluter sig i stort till kommissionens förslag. De synpunkter som specifikt framförs angående introduktion av t. ex. metanol som drivmedel redovisas i den energipolitiska propositionen.

Med anledning av de av kommissionen väckta förslagen anför *riksskatteverket* i sitt yttrande:

Den nuvarande utformningen av vägtrafikbeskattningen kan delvis motverka användningen av vissa sådana motorer för fordonsdrift. Motorfordon som är inrättade för att drivas med annat än bensin eller gasol är kilometerskattepliktiga, dvs. skatt tas ut i förhållande till fordonens körsträcka. På drivmedlen utgår däremot inte skatt (med undantag för energiskatten på dieselolja). Metanol och annan alkohol för drift av motorfordon jämställs med och beskattas som bensin. Fordon som är inrättade för att drivas med motorbrännolja (eller gengas) men som tidvis drivs med metanol eller annan motoralkohol kommer därför att drabbas av viss dubbelbeskattning med nuvarande skattesystem. Även detta problem bör enligt RSV:s mening utredas tillsammans med energiskatteproblemet i stort och då i samarbete med vägtrafikskatteutredningen.

Liknande synpunkter framförs av *vägtrafikskatteutredningen.*

SIND anser förslagen angelägna. Verket pekar bl. a. på att utveckling av både befintliga motortyper och framtida flerbränslemotorer behöver stimuleras samt att ytterligare utredning erfordras om vilka olika kombinationer av motortyper och drivmedel som kan vara lämpliga i framtiden. Förslagen stöds också av *energisparkommittén, Centerns kvinnoförbund, KAK, Motormännens riksförbund* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening.*

Kommissionen tar inte närmare upp dieselmotorn till diskussion. Enligt *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* skulle dock ett ökat antal dieselbilar i personbilsparken öka flexibiliteten samtidigt som mindre olja skulle förbrukas. Föreningen framhåller dock att ökad forskning om dieselmotorns miljöproblem är angelägen. Även *konsumentverket* framhåller dieselmotorns bränsleeffektivitet och anser att det mot denna bakgrund är lämpligt att samhället medvetet söker öka andelen dieselbilar i personbilsbeståndet.

Enligt kommissionen bör bilskatten differentieras till förmån för lätta och bensinsnåla bilar.

Differentierad bilskatt är ett sätt att styra konsumentens bilköp i riktning mot bränslesnålare bilar framhåller *statens vägverk.* Det föreligger dock enligt verket stora problem med att utvälja de egenskaper hos fordonet utifrån vilka skatten skall differentieras. Vid överväganden om en differentierad bilskatt till förmån för lättare och bränslesnålare bilar måste därför beaktas en rad frågor av samma natur och med samma innehåll som i fallet med normer, t. ex. frågan om fordonens trafiksäkerhetsegenskaper.

Riksskatteverket erinrar i sitt yttrande om att vägtrafikskatteutredningen i sitt betänkande anfört att utredningen i det fortsatta arbetet avser att ta upp bl. a. frågan om att slopa fordonsskatten för bensindrivna fordon och öka drivmedelsbeskattningen i motsvarande mån. Det är enligt verket svårt att

bedöma vilken av dessa två åtgärder – drivmedelsskatt eller fordonsskatt – som har den största effekten vid val av bensindriven bil. Bensinskattealternativet skulle dock göra det skattemässigt fördelaktigt att minska körsträckan oavsett fordonets storlek. En enhetlig bensinskatt kan emellertid få effekter som kan anses regionalpolitiskt olämpliga. RSV ifrågasätter om inte också dessa problem bör studeras vid en utredning av energibeskattningen i stort och då i samråd med vägtrafikskatteutredningen.

Vägtrafikskatteutredningen anser att frågan om en övergång till annat beskattningsunderlag för fordonsskatten i första hand bör anstå till dess ställning kan tas till om fordonsskatten för bensindrivna fordon kan slopas och i andra hand närmare utreds.

Differentiering av bilskatten bör enligt *SIND* finnas med i en utredning om allmän energibeskattning. Man bör samtidigt utreda möjligheterna att justera relationen mellan de rörliga och fasta bilkostnaderna. Högre rörliga och lägre fasta kostnader torde enligt verket effektivisera bilåkandet men kan samtidigt leda till att människor i t. ex. glesbygder får kostnadsfördyringar.

Det bästa sättet att nå målet med ett ökat antal lätta och bensinsnåla bilar är enligt *Motormännens riksförbund* att den nuvarande fordonsskatten omvandlas till en bensinskatt.

Enligt *postverket* bör principerna för beskattning av fordon utformas så att elfordon framstår som ett fördelaktigt alternativ.

Utöver redovisade uppfattningar stöds kommissionens förslag av *energisparkommittén* och *KAK*.

Kommissionen föreslår att långväga godstransporter skall överföras från lastbil till tåg. Merparten av de remissinstanser som har yttrat sig i frågan är avvisande eller har invändningar mot förslaget.

Stödjer förslaget gör däremot *länsstyrelsen i Jönköpings län* som anser att avvägningen mellan lastbil och järnväg gällande långväga transporter också är en viktig trafikpolitisk fråga. Länsstyrelsen förutsätter att kraftfulla åtgärder vidtas för att en utveckling i angiven riktning kommer till stånd.

LO har inga invändningar mot att fjärrgodstrafiken i ökad utsträckning sker med tåg och sjöfart, då effektiviteten och energisparandet främjas samtidigt. En sådan utveckling bör emellertid enligt organisationen bedömas och planeras inom ramen för översynen av trafikpolitiken i stort. LO anser därför att man i samband med ett energipolitiskt beslut inte behöver binda sig för specifika åtgärder.

Förslaget stöds även av *Riksförbundet eldistributörerna* och *TCO*.

Svenska åkeriförbundet anser att utredningens jämförelser av energieffektiviteten hos olika godstransportmedel kan ifrågasättas. Liknande synpunkter framförs av *transportforskningsdelegationen*.

Enligt bedömningar av *SIND* ger ett genomförande av förslaget relativt små energibesparingar. Konsekvenserna för industrin kan däremot bli ökade kostnader om valet av ett rationellt transportsätt begränsas. En överflyttning

av gods mellan olika transportgrenar bör enligt verket ske på trafikpolitiska grunder. Innan konkreta åtgärder kan vidtas måste frågorna ytterligare belysas. Liknande synpunkter framförs av *domänverket*. På grundval av verkets erfarenheter anses att en överflyttning från lastbil till tåg endast undantagsvis leder till en energibesparing till rimlig kostnad. Även *Näringslivets trafikdelegation, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* och *Sveriges köpmannaförbund* ifrågasätter om några energibesparingar kan göras på ett ekonomiskt acceptabelt sätt, om kommissionens förslag genomförs.

Inom lastbilssektorn föreslår dessutom kommissionen att särskilda åtgärder för energisparande genomförs.

Förslaget stöds av remissinstanserna. Sålunda bedömer t. ex. *statens vägverk* att besparingspotentialen är förhållandevis stor och flera för transportföretagen lönsamma besparingsåtgärder avses redan föreligga. Det gäller också att stimulera till ytterligare teknisk utveckling och att överföra resultaten till praktisk användning. Samhället bör därför enligt verket stödja transportföretagen att vidareutveckla de initiativ de själva redan tagit.

SIND framhåller att särskilda åtgärder för lastbilssektorn kan initieras inom ramen för verkets bidragsverksamhet. Demonstrationsprojekt inom transportsektorn kan erhålla bidrag. Ytterligare stimulans kan behövas för att påskynda den tekniska utvecklingen och den praktiska tillämpningen av ny teknik, men sådan bör enligt verket kunna lämnas inom energiforskningsprogrammet.

Även *Svenska åkeriförbundet* stödjer förslaget. Förbundet framhåller i sitt yttrande att besparingar t. ex. kan ske genom tekniska förändringar på fordonen, bättre fordonsunderhåll, ändrat framförande av fordonen, bättre utnyttjande av fordon och vägar m. m. Även genom organisatoriska förändringar, syftande till bättre samordning av transporterna, torde det finnas potentiella möjligheter till besparingar. Erfarenheterna från en energisparkampanj inom fjärrtrafiken har enligt förbundet och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* visat på att väsentliga energivinster kan uppnås genom ökad information och utbildning av lastbilsförarna.

Vad beträffar sjöfarten föreslår kommissionen att denna i likhet med järnvägen skall ta en större andel av transportarbetet i anspråk. Vidare föreslås att kust- och kanalsjöfarten skall stimuleras.

Förslaget tillstyrks av *LO* och *TCO*. *Transportforskningsdelegationen* och *SIND* redovisar en mera reserverad inställning.

Sjöfartsverket anser att för att sjötransporter skall vara energieffektivare än landsvägstransporter måste bl. a. tillräckligt stora godsmängder transporteras. För att detta skall kunna uppnås i en av kommissionen åsyftad utsträckning krävs att den inrikes sjöfarten organisatoriskt anpassas så att samordning av godsmängder kan ske. Möjligheterna till en sådan samordning inom sjöfarten torde enligt verket vara avsevärda. Därigenom finns

också goda möjligheter till energibesparingar. Det måste sålunda enligt verket bedömas som angeläget att stimulera den inrikes sjöfarten och speciellt dess organisatoriska utveckling. Den utgör ett viktigt komplement och i vissa fall ett gott alternativ till de landbaserade transportmedlen.

Även *länsstyrelsen i Värmlands län* tillstyrker kommissionens förslag, speciellt vad avser stimulans av kust- och kanalsjöfart. Länsstyrelsen vill härvid särskilt framhålla att det är angeläget att på allt sätt underlätta för sjöfarten till Vänernregionen.

Stöd för en ökad sjöfart lämnas också av *Jernkontoret* och *Sveriges redareförening*.

Bilaga 12

Ds K 1978:7 Statsbidrag till cykelvägar, sammanfattning av betänkandet samt remissyttrandena

Sammanfattning av betänkandet

Med stöd av regeringens bemyndigande tillkallades i november 1976 en särskild utredare med uppdrag att pröva vissa bidrags- och författningsfrågor rörande cykeltrafiken. Utredningen angav i april 1978 sitt betänkande (Ds K 1978:7) Statsbidrag till cykelvägar.

Utredningen har haft till uppgift att se över nuvarande bestämmelser om statsbidrag till den kommunala väg- och gatuhållningen i syfte att ge ett starkare stöd åt kommunerna i deras strävanden att skapa så säkra och gynnsamma betingelser som möjligt åt cyklismen. Ett ökat stöd i detta hänseende motiveras enligt utredningens uppfattning av de fördelar cykeltrafiken erbjuder och av de trafiksäkerhetsrisker som f. n. är förknippade med att cykla. Denna uppfattning grundar utredningen bl. a. på de negativa effekter på miljö och trafiksäkerhet som följer av motorfordonstrafiken. Andra motiv för en ökad satsning är cykeltrafikens förhållandevis små krav på resurser och att cykeln är ett smidigt och från motions- och allmänna hälsosynpunkter utmärkt fortskaffningsmedel.

Inledningsvis redovisas översiktligt cykeltrafikens utveckling samt bakgrunden till utredningsuppdraget. Avsnittet avslutas med direktiven för utredningen och hur utredningen tolkat dessa. Därefter redogörs för ansvarsfördelningen mellan stat och kommun i fråga om väghållning och trafik. Vidare redovisas gällande bestämmelser för statsbidrag till kommunala gator och vägar samt det kommunala engagemanget i cykelvägsplaneringen. Vidare redovisar utredningen resultaten av en enkät till kommunerna om cykelvägutbyggnaden och planerna för denna m. m. I detta avsnitt ingår även en redovisning av cykeltrafiken med avseende på olyckor.

Med utgångspunkt i de motiv för en ökad satsning på cykeltrafiken som anges i påföljande avsnitt redovisar utredningen fortsättningsvis ett förslag till nytt system för bidrag till åtgärder för cykeltrafiken. I ett avslutande avsnitt tar utredningen upp vissa frågor i vägtrafiklagstiftningen som rör cykeltrafiken.

Utredningen konstaterar inledningsvis att en uppgång i intresset för en ökad cyklism kan märkas sedan början av 1970-talet. Efter en stark nedgång i försäljningen av cyklar under 1950- och 1960-talen har det årligen under den första hälften av 1970-talet sålts omkring 400 000 cyklar. Till denna utveckling har sannolikt en rad faktorer bidragit. Dit hör bl. a. fler cykelvägar, ändrade attityder till följd av de negativa effekter bilismen för med sig, ökad fritid och ett starkt intresse för motion.

Den enkät utredningen genomfört visar att det årligen investeras ca 70 milj. kr. i cykelvägar och andra åtgärder för cykeltrafiken varav statens insats

uppgår till ca 20 milj. kr. Det är trots denna investeringsvolym endast ett fåtal kommuner som f. n. har cykelvägar i sådan utsträckning att de utgör ett sammanhängande cykelvägnät. Enkätresultaten visar också klart att det i första hand är kommuner med en tätortskärna om minst mellan 10 000 till 15 000 invånare som behöver ett helt nät av cykelvägar. I mindre tätorter kan man med enstaka cykelvägar nå goda resultat för cykeltrafikanterna.

F. n. pågår i flera kommuner en planering för cykeltrafiken. Många kommuner har redan i dag utvecklade planer som ligger till grund för olika åtgärder för cykeltrafiken. För att stödja kommunerna föreslår utredningen att ett särskilt statligt stöd skall utgå till kommunerna som bidrag till byggande av cykelvägar och till andra typer av åtgärder för cyklismen.

Vägledande för utredningens förslag i denna del har varit att skapa ett enkelt bidragssystem med ett decentraliserat beslutsfattande samt att bidraget skall leda till ett ökat intresse för cykeltrafikåtgärder.

Mot denna bakgrund föreslår utredningen att statligt bidrag skall kunna utgå med 50 %. Bidraget skall kunna utgå till alla kommuner och syftar till ett ökat cykelvägsbyggande eller till att utföra andra cykeltrafikåtgärder som ligger utanför exploateringsområden och statens väghållaransvar. För att bidrag skall kunna utgå av vägmedel skall cykelvägen tillgodose ett allmänt kommunikationsbehov. Cykelvägar som enbart är av turistiskt intresse eller byggs för motionsändamål föreslås därför ligga utanför de bidragsberättigade objekten.

Det årliga statliga bidraget bör enligt utredningens mening uppgå till minst 25 milj. kr. per år. Vid en sådan nivå säkerställs i vart fall den nuvarande investeringsvolymen vad avser de cykelvägar som nu föreslås bli bidragsgilla. En påtagligt snabbare utbyggnad av cykelvägnätet fordrar betydligt större kommunala och statliga insatser.

Enligt direktiven skall bidraget till cykelvägarna utgå inom ramen för anvisade bidragsmedel. Detta tolkar utredningen så att en viss andel av de medel som nu utgår till byggande av kommunala gator och vägar sätts av för bidrag till cykeltrafikåtgärder.

De anvisade bidragsmedlen föreslås i ett inledande skede fördelade på län efter invånarantal i länens tätorter över 5 000 invånare. Länsstyrelsen fastställer därefter vilka objekt som för kommande kalenderår får bidrag. Årsprogrammet baseras härvid på de ansökningar som kommunerna kommit in med till länsstyrelserna. Ansökningsförfarandet och behovsdokumentation föreslås bli enkel.

I fråga om vägtrafiklagstiftningen har utredningen gjort en genomgång av vissa problem avseende cykeltrafiken. Utan att komma med några förslag i denna del redovisar utredningen frågeställningar som bl. a. rör mopedens framtida status och användningen av vissa vägmärken och vägmarkeringar för cykeltrafiken.

Remissyttrandena

Yttranden över betänkandet har avgetts av rikspolisstyrelsen, statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, riksrevisionsverket, statskontoret, statens naturvårdsverk, arbetsmarknadsstyrelsen, statens planverk, länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Värmlands, Västmanlands, Kopparbergs och Västernorrlands län, trafiksäkerhetsutredningen, decentraliseringsutredningen, Cykel- och mopedfrämjandet, Kungl. Automobil Klubben (KAK), LO, Landstingsförbundet, Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Svenska kommunförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, TCO och Trafiktekniska föreningen.

Länsstyrelserna har bilagt yttranden från bl. a. kommuner och polisdistrikt.

Samtliga remissinstanser är positiva till åtgärder som främjar cykeltrafikens säkerhet och framkomlighet. Flera remissinstanser bl. a. *rikspolisstyrelsen, statens trafiksäkerhetsverk* och *statens planverk* hänvisar till de höga olycksfallsrisker som är förknippade med cykeltrafik blandad med biltrafik. Byggande av separata cykelvägar till hela cykelvägnät anses härvid vara angeläget. *Planverket* pekar härvid särskilt på behovet av åtgärder i vägkorsningar. Samtliga remissinstanser med något undantag när har tillstyrkt eller lämnat utan erinran utredningens förslag om stödberättigade cykeltrafikobjekt.

I fråga om ett särskilt statligt stöd till åtgärder för cykeltrafiken har ingen remissinstans ifrågasatt kommunen som bidragsmottagare och som ansvarig för byggande av cykelvägar och för andra åtgärder för cyklismen.

Däremot ifrågasätts utredningens förslag vad gäller skilda delar av det föreslagna bidragssystemet. I första hand gäller detta de anslagsmässiga överväganden utredningen gjort. Huvuddelen av remissinstanserna anser att de medel som anslås till bidrag för byggande av cykelvägar, m. m. bör utgå från ett nytt anslag och inte som föreslagits av utredningen att medlen anvisas från anslaget Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator. *Svenska kommunförbundet* riktar sin huvudanmärkning mot utredningens förslag i denna del och menar att det är oacceptabelt att kommuner som åtagit sig ansvaret för väghållningen får avstå medel till kommuner där staten svarar för densamma. En stimulans för byggande av cykelvägar kan enligt förbundet endast uppnås om särskilda medel anvisas. Likartade anmärkningar framförs från bl. a. *statens vägverk, flertalet hörda länsstyrelser* och *trafiktekniska föreningen*.

I fråga om det årliga bidragets storlek uttalar flertalet remissinstanser bl. a. *statens naturvårdsverk, statens planverk, länsstyrelsen i Stockholms län* och *svenska kommunförbundet* sig för ett betydligt större årligt bidrag än 25 milj. kr. vilket, som lägst, förutsattes av utredningen.

Flertalet remissinstanser biträder eller har ingen erinran mot utredningens

förslag att bidrag skall utgå med 50 % av den bidragsgrundande kostnaden. *Statens vägverk* m. fl. finner procentsatsen väl avvägd och ger förutsättningar för en enkel administration och decentraliserat ansvar. Några remissinstanser däribland *Svenska kommunförbundet* och *Cykel- och mopedfrämjandet* menar att bidragsprocenten är för låg för att ge tillräcklig stimulans till ökade åtgärder för cyklismen från kommunernas sida.

Utredningens förslag i fråga om vilka kostnader i samband med byggande av cykelvägar, m. m. som skall anses vara bidragsgrundande har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av flertalet remissinstanser. Några instanser, bl. a. *statens trafiksäkerhetsverk* samt *länsstyrelserna i Stockholms* och *Göteborgs och Bohus län*, har tagit upp frågan om inte kostnaderna för marklösen borde ingå i de bidragsberättigade kostnaderna. Bl. a. pekas på risken att cykelvägar byggs utan att trafiksäkerheten och framkomligheten ökar då marklösenkostnaderna kan anses i vissa fall för höga vid ett från cykeltrafiksynpunkt bättre alternativ. *Länsstyrelserna i Malmöhus och Västernorrlands län* anser vidare att kostnaderna för den stationära belysningen bör ingå i de bidragsgilla kostnaderna.

Ingen av remissinstanserna har riktat några invändningar mot utredningens förslag att bidrag inte skall utgå till byggande av cykelvägar inom exploateringsområden eller för motions- och rekreationsändamål.

Flertalet instanser däribland *statens trafiksäkerhetsverk* har funnit utredningens strävan att få en enkel administration som synnerligen positiv. *Statskontoret* och *Svenska kommunförbundet* vill dock gå ännu längre i enkelhet bl. a. genom att ha en mindre objektsbunden form för bidragsgivningen. Den planering och redovisning för bidrag som utredningen föreslår godtas av huvudparten av remissinstanserna. *Statens vägverk* anser härvid att enkla objektsbestämningar jämte kostnadsberäkningar kan anses tillräckliga. Huvudparten av remissinstanserna godtar även den fördelningsmetod av bidraget som utredningen har föreslagit. Några instanser däribland *statens vägverk* och *länsstyrelsen i Värmlands län* menar dock att fördelningen på län inledningsvis bör baseras på invånarantalet i tätorter med fler än 3 000 invånare i stället för föreslagna 5 000 invånare. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att något "invånartak" för de största länen inte skall komma ifråga vid fördelningen av bidragsmedel på län.

I fråga om utredningens synpunkter på trafiklagstiftningar instämmer den alldeles övervägande delen av remissinstanserna.

Bilaga 13

Ds K 1978:11 Statens väg- och trafikinstitut – verksamhet och ekonomi, sammanfattning av betänkandet och remissyttrandena

Sammanfattning av betänkandet

Genom beslut den 26 januari 1978 bemyndigade regeringen statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av VTI och föreslå åtgärder i syfte att anpassa institutets verksamhet till marknadsförutsättningarna. Med stöd av detta bemyndigande tillkallades den 1 mars 1978 en särskild utredare[1]. Utredarens resultat har publicerats i betänkandet Ds K 1978:11, Statens väg- och trafikinstitut – verksamhet och ekonomi.

I översynen redovisas institutets nuvarande verksamhet. En kartläggning görs dessutom av motsvarande organ i vissa främmande länder. Vidare behandlas särskilt VTI:s marknad, ekonomi, samverkan samt dess interna verksamhet, arbetsformer och organisation.

VTI har sedan omlokaliseringen till Linköping budgetåret 1974/75 gått med underskott. Utredaren konstaterar att VTI fick stora och moderna lokaler vid omlokaliseringen samtidigt som den tekniska utrustningen byggdes ut väsentligt. De därigenom markant ökade lokal- och kapitalkostnaderna förväntades kunna mötas genom en ökning av intäkterna. Denna marknadsbedömning har emellertid inte uppfyllts.

Enligt utredarens bedömning sammanhänger vidare institutets underskott med VTI:s ställning som ett fristående sektoriellt forskningsorgan. Utredaren anser sig i sin kartläggning ha kunnat påvisa brister i kopplingen mellan institutets FoU-arbete och användarnas tillämpning. Praktikerna har sålunda upplevt bl. a. att resultaten inte alltid passat in i den verksamhet som måste hanteras medan forskarna å sin sida känt besvikelse i vissa fall över att kraven på forskning är orealistiska eller att FoU-resultaten inte används i tillräcklig utsträckning. Utredaren understryker i sammanhanget att detta förhållande inte är unikt för VTI. Genom att VTI:s verksamhet till stor del avsetts finansieras med uppdrag har dock den bristfälliga kopplingen haft en särskild betydelse för institutet och bidragit till de uppkomna underskotten.

Trots de ovan relaterade förhållandena anser utredaren att VTI:s verksamhet på många punkter kan betecknas som förtjänstfull. Under den korta tid institutet verkat och under vilken samtidigt en genomgripande omlokalisering genomförts har samhällsekonomiskt värdefulla FoU-resultat framtagits på en rad olika områden. Institutet har också enligt utredaren skapat sig ett internationellt gott renommé.

[1] Riksdagsledamoten Rolf Clarkson

I översynen konstateras att forskningstrenden inom VTI:s verksamhetsområde förskjutits. Forsknings- och utvecklingsinsatser inom transportområdet förväntas dock även fortsättningsvis vara stort. För att VTI skall kunna svara på ett effektivt sätt mot de förändrade krav som samhället har på FoU-verksamhet i framtiden erfordras därför enligt utredaren att olika åtgärder vidtas.

När det gäller åtgärder riktade direkt till institutet föreslås under marknadsområdet att VTI genomför ett mer aktivt arbete på att skapa en attraktiv marknadsprofil. F. n. åtgår enligt utredaren resurser till eget FoU-arbete på områden där marknadens efterfrågan inte är expansiv. I stället bör kunskapsuppbyggande verksamhet prioriteras inom de marknadssektorer som kan förväntas tillväxa.

För att genomföra en mer rörlig kompetensstruktur erfordras att personal i ökad utsträckning kan omfördelas mellan olika verksamhetsområden. Som medel för att åstadkomma en rörligare personalstruktur anvisas dels utökad personalutbildning, dels att konsulter används i större omfattning.

För marknadsområdet anses vidare att institutet genom en stramare budgetering och hårdare projektstyrning bättre kan uppfylla intressenternas krav på att producera FoU-resultat inom givna tids- och kostnadsramar. Parallellt bör vidare enligt utredaren närmare kontakter tas mellan institutet och dess uppdragsgivare för att hos dessa öka förståelsen för de speciella förutsättningar som gäller forsknings- och utvecklingsarbete.

När det gäller institutets ekonomiadministration anses att tillgängliga instrument för styrning, uppföljning och kontroll av verksamheten bör användas i ökad utsträckning. I det sammanhanget bör en översyn göras beträffande delegeringen av det ekonomiska ansvaret. Institutet bör också genomföra en översyn av publikationsverksamheten och pröva möjligheten att genom variationer i upplagor, pris på rapporter m. m. förbättra det ekonomiska resultatet.

Taxenivån vid VTI är otillräcklig för att uppnå full kostnadstäckning. Utredaren anser mot denna bakgrund att taxans konstruktion bör revideras enligt huvudprincipen att varje verksamhet skall bära sina egna kostnader. Ett krav på taxans konstruktion bör vara att tillförsäkra full kostnadstäckning på de uppdrag som utförs åt statliga myndigheter samt att intäkter från övriga uppdragsgivare åtminstone täcker särkostnader för aktuella projekt.

Beträffande området verksamhet, arbetsformer och organisation bedömer utredaren att vissa punkter behöver förbättras. När det gäller institutets egen FoU-verksamhet har konstaterats i en del fall att detta arbete inte strikt åtskiljs från VTI:s uppdragsverksamhet. Trots en förbättring anses ytterligare ansträngningar erforderliga för att åstadkomma en planeringsmässig och ekonomisk avgränsning av de olika verksamhetstyperna. Vidare framhålls att planering och projektverksamhet bör förbättras över avdelningsgränserna.

I fråga om personalens kompetens anses att en bättre balans bör

eftersträvas mellan mer och mindre erfarna forskare. Härigenom kan projekt bemannas till en lägre kostnad. Beträffande personalen bör vidare verksamhets- och personalplaneringen utvecklas så att institutet integrerar kompetensuppbyggnad genom egen forskning i individuella utvecklingsplaner.

Till grund för VTI:s organisation ligger en s. k. matrisorganisation. De vunna erfarenheterna av denna organisationsplan är blandade. Bl. a. har planen ställt stora krav på ledningsfunktionen. Inom institutet pågår f. n. arbete med att införa en ändrad organisation inom vägavdelningen. Utredaren anser att detta arbete bör vidgas och omfatta hela institutets verksamhet.

Institutet har aktualiserat frågan om en rådgivande delegation. Enligt utredarens mening bör institutet själv kunna ha rätt att inrätta en sådan om man ser behov föreligga och anser det ekonomiskt motiverat.

Utredaren har särskilt studerat vilka möjligheter det finns inom samverkansområdet att förbättra institutets resultat. För att förbättra kopplingen mellan å ena sidan VTI:s forskning och utveckling och å andra sidan uppdragsgivarnas tillämpning av FoU-resultaten har därför övervägts bl. a. olika samverkansformer.

VTI:s helt dominerande uppdragsgivare är vägverket. Kartläggningen av samarbetet gentemot vägverket anses ha visat att en närmare samverkan mellan institutet och statens vägverk är i flera avseenden önskvärd. Diskuteras kan också att förändra VTI:s organisatoriska status. Utredaren anser principiellt att fristående sektoriella FoU-organ normalt bör undvikas med hänsyn till de nackdelar som ofta ligger bl. a. i en sämre kontakt mellan forskning och sektorsplanering samt splittringen av resurser och kompetens på olika organ. Med den utgångspunkten har studerats möjligheterna att knyta institutet helt till vägverket och alternativt att knyta enbart vägavdelningen inom VTI till vägverket. Slutsatsen är att en organisatorisk integrering av VTI helt eller delvis med statens vägverk skulle kunna lösa flera problem. Nackdelarna med en sådan integrering överväger dock. Utredaren betonar härvid speciellt de organisatoriska och administrativa förutsättningar som gäller inom väg- och trafikområdet med en rad olika huvudmän och intressenter. En knytning till vägverket skulle därför enligt utredarens mening bl. a. kunna innebära att vägområdet får en olycklig dominans till men för andra områden och intressenter. De ovan berörda samverkansproblemen anses i stället böra kunna lösas inom ramen för nuvarande organisatoriska struktur. Utredaren anser därför att institutet även fortsättningsvis bör utgöra ett självständigt institut.

Vid institutets bildande var en av grundtankarna att åstadkomma en samordnad transportforskning. Utredaren anser sig under sitt arbete ha kunnat konstatera vissa brister i samordningen genom bl. a. dubblerad kompetens. Vid statens vägverk bedrivs sålunda arbetsuppgifter som kan karakteriseras som tillämpad forskning, utveckling och utredning. Detta arbete överlappar enligt utredaren i vissa fall det FoU-arbete som sker vid

VTI. Utredaren ifrågasätter den pågående utvecklingen mot en ökad egen utvecklingsverksamhet vid vägverket samt att vägverkets uppdrag till VTI blir i ökad utsträckning kortsiktiga och av utredningsmässig karaktär. För att bl. a. förbättra kopplingen mellan teori och praktik och för att undvika dubblerad kompetens krävs därför enligt utredaren närmare samverkan mellan institutet och dess intressenter.

När det gäller den långsiktiga planeringen förordas att institutet tillsammans med vägverket och trafiksäkerhetsverket bör utarbeta rullande femårsplaner över FoU-verksamheten, vid sidan av den årliga planeringen. Denna plan bör kunna fungera som en riktlinje för den interna kompetensuppbyggnaden och personalutvecklingen inom VTI.

Möjligheterna bör vidare undersökas att genom växeltjänstgöring uppnå en ökad samverkan. Detta gäller i första hand mellan VTI och vägverket. För att växeltjänstgöringen skall ge nämnvärd effekt bör strävan vara att få till stånd ett utbyte i storleksordningen fem till tio personer i vardera riktningen.

När det gäller trafiksäkerhetsverket bör även prövas möjligheten av att institutet deltar i TSV:s eget arbete i egenskap av sekreterare, expert o. d.

Beträffande samverkan med statens geotekniska institut, som är lokaliserat i samma byggnad som VTI, förutsätts att möjligheterna även fortsättningsvis undersöks att uppnå en närmare samverkan mellan VTI och SGI. Underlagsmaterial ger dock inte vid handen att en direkt sammanslagning mellan instituten är att förorda.

I fråga om myndigheter som i vissa fall utför likartade uppdrag, t. ex. statens provningsanstalt, bör enligt utredaren den rimliga ordningen vara att samma taxa tillämpas och att instituten sinsemellan avtalsvägen reglerar vilka typer av uppdrag som det ena eller andra institutet skall svara för. Avtal bör även reglera institutens ömsesidiga rätt att utnyttja varandras kapitalutrustning och personal till överenskommen taxa. Vidare bör avtalsfrågan om hur dubbelinvesteringar i framtiden skall kunna undvikas behandlas. Mot denna bakgrund förordas att regeringen bör uppdra åt VTI och statens provningsanstalt att från dessa utgångspunkter träffa ett ramavtal för samarbete mellan institutionerna.

Under avsnittet samverkan berörs även kontakterna mellan institutet och transportforskningsdelegationen. Samarbetet mellan dessa myndigheter har enligt utredarens mening inte utvecklats enligt de tankar som låg till grund för VTI:s och TFD:s tillkomst. Formerna för den framtida samverkan mellan TFD och VTI förordas därför bli föremål för en särskild översyn.

När det gäller finansieringsprinciper finns exempel på en rad olika alternativ. För VTI tillämpas i viss utsträckning den s. k. uppdragsfilosofin, dvs. institutets intressenter anvisas medel för att disponera på bl. a. FoU-insatser. I motsats till denna princip kan diskuteras en ordning där institutet finansieras direkt med statliga medel.

För denna senare lösning talar bl. a. att institutets verksamhet kan planeras

på längre sikt utan att störas av kortsiktiga fluktuationer i efterfrågan på FoU-tjänster. Härtill kommer att forsknings- och utvecklingsarbetet eventuellt kan inriktas i ökad utsträckning mot från samhällssynpunkt intressanta områden som företräds av mindre resursstarka intressenter.

Utredaren anser emellertid att den hittills tillämpade ordningen även fortsättningsvis bör gälla. Uppfattningen grundas på att institutets intressenter bäst torde kunna bedöma storlek och inriktning av sina egna FoU-behov. Behov finns dock ur nationell synpunkt att institutet besitter en viss kompetens som kanske inte efterfrågas i dagsläget. Likaså finns det områden inom VTI:s verksamhet där någon ansvarig huvudman inte är definierad. För att täcka dessa av marknaden inte efterfrågade FoU-uppgifter anses därför att VTI som hittills bör anvisas medel direkt över riksstaten för egen FoU och myndighetsuppgifter.

Utredarens bedömning när det gäller VTI:s marknad är att marknadsvolymen inte kommer att öka i någon påtaglig omfattning den närmaste femårsperioden. För detta anses tala bl. a. samhällets prioritering mot relativt sett ökade insatser inom andra sektorer såsom sjukvård och barnomsorg. Avgörande för institutets möjligheter att hävda sig på marknaden är dess förmåga att anpassa sig till förändringarna i efterfrågan på forsknings- och utvecklingsarbete. Sålunda kan enligt utredarens uppfattning t. ex. efterfrågan förväntas öka inom sektorerna vägunderhåll och miljö samtidigt som de traditionella uppdragen inom främst programmet Väg kan bedömas minska eller i vart fall inte öka.

I institutets totala marknadsbedömning ingår tilldelningen av medel för myndighetsuppgifter samt för egen forskning och utveckling. Till VTI anvisades för budgetåret 1978/79 17,3 milj. kr. över riksstaten för dessa uppgifter. Utredaren anser att denna dimensionering av verksamheten i princip bör gälla under den kommande femårsperioden med hänsyn till vad riksdag och regering i olika sammanhang anfört bl. a. om ekonomisk restriktivitet i statsförvaltningen och om prioriterade samhällssektorer.

Slutsatsen från översynen i fråga om marknadsområdet är därför att förutsättningar saknas att genom ökade marknadsintäkter få balans mellan kostnader och intäkter. Mot denna bakgrund har övervägts en lämplig anpassning av institutets verksamhet för att reducera nuvarande överkapacitet och därmed kostnaderna.

Enligt utredarens bedömning bör VTI:s verksamhet inskränkas genom att denna överkapacitet begränsas så att de årliga kostnaderna reduceras med i storleksordningen 2 milj. kr. för att institutet fortsättningsvis inte skall komma att gå med underskott. Detta mot bakgrund bl. a. av att institutets resultat de senaste fyra åren pendlat mellan 2–4 milj. kr. i årliga underskott.

Utredaren har kunnat konstatera att under vissa förutsättningar är resultatförbättringar med 2 milj. kr. möjliga. Överkapaciteten finns sålunda både vad gäller personal och utrustning. Detta gäller resultatenheterna

Provvägsmaskin och provvägshall, Simulatorer, Krockbana samt Övriga laborativa basresurser.

För att lösa den personalmässiga överkapaciteten är ett nära samarbete mellan VTI och dess främsta intressenter statens vägverk och statens trafiksäkerhetsverk angeläget. Detta samarbete skulle enligt utredarens uppfattning kunna ske i form av att viss personal hos VTI överförs till de nämnda verken. För detta talar bl. a. att vägverket och trafiksäkerhetsverket med dess betydande storlek torde ha väsentligt större möjligheter än institutet att bereda den aktuella personalen en lämplig sysselsättning. Ytterligare en samarbetsform som kan diskuteras är att vissa arbetsuppgifter från vägverket och trafiksäkerhetsverket temporärt förs över till VTI så att den befintliga överkapaciteten kan avvecklas. För att lösa den utrustningsmässiga överkapaciteten är likaså ett nära samarbete mellan VTI och dess främsta intressenter VV och TSV angeläget för att avgöra om utrustning skall placeras i "malpåse", helt nedläggas eller om andra lösningar är möjliga.

För att avgöra hur en lämplig upplösning av överkapaciteten skall ske förordar utredaren att en särskild samarbetskommitté bildas där representanter från institutet, vägverket, trafiksäkerhetsverket och berörda personalorganisationer ingår. Kommitténs arbete bör bedrivas under ledning av kommunikationsdepartementet.

VTI:s verksamhet har under de senaste åren präglats av ekonomiska problem. Utredaren förmodar att frågor om VTI:s ekonomi och verksamhet kommer att stå i fokus även de närmaste åren. Verksledningen står därför inför mycket kvalificerade företagsledningsproblem. Mot denna bakgrund föreslås att styrelsen ombildas och i högre grad än f. n. inriktas på att behandla frågor av främst ekonomisk art. Styrelsen bör därvid begränsas till att bestå av fem personer, varav en bör vara institutets chef, jämte två personalföreträdare.

Till utredarens betänkande har experterna avgivit ett särskilt yttrande. De anser att frågan närmare bör prövas om att integrera VTI med andra statliga myndigheter, i första hand då vägverket. Den samrådsgrupp som biträtt utredaren, med företrädare för VTI och de lokala personalorganisationerna vid VTI, har lämnat ett särskilt yttrande. Gruppen ifrågasätter utredningens bedömningar och har – i fråga om utredningens huvudförslag – särskilt kommenterat förslaget om reducering av överkapaciteten.

Beträffande bakgrunden till VTI:s ekonomiska problem framhåller gruppen att denna fråga inte närmare behandlats i betänkandet. Under hänvisning till en inom institutet upprättad promemoria, som fogats till betänkandet, erinras därför om att vid det nya institutets bildande 1971 ingen djupare analys gjordes av hur personalstrukturen på sikt borde se ut för att institutet skulle kunna fylla sina uppgifter. Man överförde bara samtliga materiella och personella resurser från två redan existerande organ, som därmed upphörde. I ett läge med svag expansion och därmed små möjligheter att förnya resurserna måste enligt gruppen den ekonomiska situationen

successivt försämras. Under en följd av år, även efter flyttningen till Linköping 1975, låg nämligen tyngdpunkten av verksamheten – inte minst med avseende på uppdragsverksamheten – inom vägprogrammet. Institutets ekonomi baserades sålunda till övervägande del på detta program. Med hänsyn till de låga lokalkostnader, som man hade i Stockholm, gick verksamheten också ekonomiskt ihop där.

Gruppen framhåller att planeringen av de nya lokalerna i Linköping skedde inom ramen för de riktlinjer som gällde för statlig omlokalisering. Redan före flyttningen 1975 redovisade institutet emellertid att ökade behov av statsmedel förelåg för att verksamheten skulle kunna finansieras under de nya förhållandena i Linköping. Någon samlad lösning härav beslöts emellertid aldrig.

Statsmakterna baserade i stället sina ställningstaganden om erforderligt bidragsanslag till institutet på förmodanden om att uppdragsverksamheten väsentligt skulle kunna vidgas efter inflyttningen i de nya lokalerna. Så har emellertid inte blivit fallet. En av de avgörande orsakerna härtill är enligt gruppen det minskande intresset att satsa på forskning i rådande ekonomiska klimat. Därjämte inverkade avgången av viss mycket kompetent personal i samband med flyttningen. Enligt samrådsgruppens mening bör det observeras att institutet under de gångna åren kunnat begränsa det redovisade underskottet i verksamheten i den utsträckning som skett, samtidigt som olika industribranscher haft så betydande svårigheter att staten för att trygga sysselsättningen tvingats gå in med stora stödbelopp i olika privata företag. Parallellt härmed har också inom den offentliga sektorn prioriteringen skett mot sektorer utanför väg- och trafikområdet.

Inom ramen för tillgängliga medel har sedan 1975 en förskjutning av intresset för uppdrag skett från det tidigare högprioriterade vägområdet, där institutet hade stora resurser, mot andra av institutets program, som är under uppbyggnad. Möjligheterna att under ett par år anpassa verksamheten inom så olika specialiserade områden, varom här är fråga, är enligt gruppen begränsade. En sådan anpassning måste ske på sikt.

Vidare framhålls att någon diskussion om samhällets behov av FoU – utöver uppdragsgivarnas – inte förts i betänkandet. Det hade enligt gruppen varit önskvärt med en analys av det samlade behovet av forskning med redovisning och eventuell prioritering av alternativa behov inom transportsektorn. En sådan redovisning kunde sedan ligga till grund för de verkställande politiska instansernas ställningstagande.

Remissyttrandena

Remissyttranden över utredningen har avgetts av rikspolisstyrelsen, försvarets forskningsanstalt (FOA), socialstyrelsen, statens järnvägar, statens vägverk (VV), statens trafiksäkerhetsverk (TSV), transportforskningsdelegationen (TFD), luftfartsverket, statens väg- och trafikinstitut (VTI), statens

geotekniska institut (SGI), transportnämnden, statskontoret, byggnadsstyrelsen, riksrevisionsverket (RRV), statens personalnämnd (SPN), universitets- och högskoleämbetet (UHÄ) med yttranden från universiteten i Göteborg och Umeå samt från tekniska högskolorna i Linköping, Lund och Stockholm, forskningsrådsnämnden (FRN), naturvetenskapliga forskningsrådet, statens naturvårdsverk, konsumentverket, arbetarskyddsstyrelsen, statens råd för byggnadsforskning (BFR), statens planverk, styrelsen för teknisk utveckling (STU), statens provningsanstalt (SP), länsstyrelsen i Östergötlands län, trafiksäkerhetsutredningen, Centralorganisationen SACO/SR, Cykel- och mopedfrämjandet, Kungl. Automobil Klubben (KAK), Landsorganisationen (LO), Landstingsförbundet, Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Näringslivets trafikdelegation (NTD), Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening, AB Svensk bilprovning, Svenska busstrafikförbundet, Svenska byggnadsentreprenörföreningen, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Svenska kommunförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska taxiförbundet, Svenska vägföreningen, Svenska åkeriförbundet och Tjänstemännens centralorganisation (TCO).

En bred majoritet av remissinstanserna stöder utredningens uppfattning att forsknings- och utvecklingsinsatser har en viktig uppgift att fylla för att samhällets mål om bl. a. en säker och rationell trafikförsörjning skall uppnås. Flertalet remissinstanser ansluter sig också till utredarens överväganden om VTI:s finansiering och organisatoriska ställning. Meningarna är dock i vissa fall delade om vilka konkreta åtgärder som bäst löser institutets ekonomiska situation.

V T I : s e k o n o m i s k a s i t u a t i o n anses till stor del vara en följd av omlokaliseringen och den därmed betingade kostnadsökningen. *VTI* konstaterar att institutet efter omlokaliseringen belastades med en merkostnad av ca 2,1 milj. kr. för lokaler. För att neutralisera denna ökning skulle enligt institutet ha erfordrats en ökning av uppdragsvolymen på ca 50 % eller 5 milj. kr. *SACO/SR* och *TCO* erinrar vidare om att efter omlokaliseringen inträffade en allmän konjunkturförsämring som för institutets del innebar att väghållarens intresse av ekonomiska skäl försköts från byggande mot drift- och underhållsfrågor, för vilka VTI hade begränsade resurser.

Statens råd för byggnadsforskning konstaterar också att VTI inte i tillräcklig utsträckning anpassat sitt kunnande till förändrade forskningsbehov.

Några remissinstanser uppehåller sig som förklaring även till forskningens allmänna villkor och till institutets fristående ställning. *Forskningsrådsnämnden* betecknar det således som ett problem för ett institut att både utföra egen kunskapsuppbyggande verksamhet och uppdragsverksamhet. Enligt nämnden går detta problem med olika förutsättningar och arbetsvillkor inte att lösa med enkla medel. *Statens planverk* dokumenterar att VTI:s problem inte är unika utan delas av andra fristående forskningsorgan.

Flera remissinstanser delar utredningens uppfattning om att VTI:s verk-

samhet på många punkter kan betecknas som förtjänstfull. *LO* framhåller att institutets arbete har tillfört trafikforskningen många värdefulla erfarenheter. *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* betonar att VTI genom åren genomfört många forskningsprojekt som varit av stort samhällsekonomiskt värde. *Styrelsen för teknisk utveckling* understryker att VTI utgör en viktig resurs för genomförande av FoU-insatser.

Svenska byggentreprenörföreningen gör emellertid gällande att byggföretagen betraktar institutets forskning som alltför teoretiskt inriktad.

Utredarens förslag till åtgärder riktade direkt till institutet har i vissa fall fått ett blandat mottagande.

Statens vägverk framhåller att forskningen bör prioriteras inom de mest angelägna områdena medan mindre angelägna områden bevakas. *VTI* understryker att det redan pågår ett arbete inom institutet att omfördela resurser enligt de förändrade krav som ställs. Beträffande sektorer som inte expanderar betonas däremot vikten av att institutet följer med och utvecklar t. ex. ny metodik i avsikt att bibehålla uppnådd uppdragsvolym. *SACO/SR* och *TCO* framhåller att inte ens vid fall av vikande eller upphörande efterfrågan bör den kunskapsuppbyggande verksamheten helt avbrytas såvida det inte kan göras troligt att konstaterad nedgång i efterfrågan kommer att vara permanent.

Utredarens förord för personalutvecklande åtgärder delas av *statens personalnämnd.* Nämnden betonar att en sådan satsning bidrar till att en flexibel användning av personalresurserna blir möjlig samt att den naturliga avgången blir högre då de anställdas attraktivitet på arbetsmarknaden ökar. *VTI* framhåller att redan nu pågår vid institutet aktiva utbildnings-, omskolnings- och rekryteringsåtgärder för att vrida forskningsprofilen emot prioriterade områden.

VV, VTI, trafiksäkerhetsutredningen och *tekniska högskolan i Stockholm, sektionen för Väg- och vattenbyggnad* delar utredarens uppfattning att den ekonomiska redovisningen mellan egen forskning och uppdragsforskning bör hållas isär. Nuvarande ekonomiadministrativa system synes enligt *vägverket* uppvisa vissa brister. *VTI* instämmer i att den ekonomiska redovisningen för de båda verksamheterna bör vara helt åtskild och framhåller att så redan är fallet. VTI framhåller i sammanhanget att det skulle innebära en risk för bristande kontakt med den praktiska sidan om planering och kompetensuppbyggnaden drivs efter två skilda linjer och om vissa forskare under viss tid sysslar uteslutande med egen forskning. VTI förklarar vidare att brister funnits vad gäller budgetering o. d. men att detta sammanhängde med omlokaliseringens problem. Numera hålls enligt *VTI, SACO/SR* och *TCO* tids- och kostnadsplanerna med den noggrannhet som rimligen kan begäras då det rör sig om forskning.

Utredarens uppfattning om angelägenheten av ett närmare samarbete mellan institutet och högskolan tillstyrks av ett flertal remissinstanser. *VTI,* som även instämmer i utredarens bedömning, påpekar i

sammanhanget att konkurrensen med högskolan i dag inte sker på lika villkor eftersom högskolan inte alltid som VTI behöver ta ut full kostnadstäckning.

Remissinstansernas synpunkter på utredarens förslag angående principer vid taxesättning är delade. *Trafiksäkerhetsutredningen* ansluter sig till utredarens uppfattning om att taxans konstruktion bör revideras enligt huvudprincipen att varje verksamhet skall bära sina egna kostnader. Enligt utredningen måste det vara felaktigt att exempelvis samma pålägg används då uppdragsgivaren efterfrågar forskare för ett rent skrivbordsarbete som då laboratorier och utrustning tas i anspråk. Denna bedömning delas även av *NTD* och *Svenska försäkringsbolags riksförbund.*

Några remissinstanser avstyrker däremot utredarens bedömning att ett krav på taxans konstruktion bör vara att tillförsäkra full kostnadstäckning på de uppdrag som utförs åt statliga myndigheter samt att intäkter från övriga uppdragsgivare åtminstone täcker särkostnader för aktuella projekt. Enligt bl. a. *TSV* skulle en sådan ordning innebära ett avsteg från vanliga upphandlingsnormer och diskriminera statliga beställare. *VTI* framhåller att det inte bör göras åtskillnad mellan olika beställare.

Försvarets forskningsanstalt för ett principiellt resonemang om taxesättning. Enligt FOA kan det anslag som anvisas till VTI användas till att generellt hålla en lägre taxa och därigenom skapa en större efterfrågan på institutets tjänster. Alternativt kan anslaget användas till att bedriva sådana typer av forskning där efterfrågan är svag, medan andra uppdrag får bära hela sin kostnad.

VTI, som inte vill ta ställning till förslagen m. h. t. pågående taxesamråd, framhåller att taxans utformning inte får leda till att experimentell FoU inte kan bedrivas i erforderlig omfattning.

VTI, SACO/SR och *TCO* avstyrker utredarens förslag att en bättre balans bör eftersträvas mellan mer och mindre erfarna forskare för att på så sätt reducera kostnaderna. Enligt institutet är en förutsättning för att genomföra ett projekt med kanske snäva tids- och budgetramar och samtidigt garantera kvaliteten på forskningsarbetet att det finns tillgång till erfaren personal.

Utredarens uppfattning om att institutet självt bör se över sin organisation delas av *VTI. Tekniska högskolan i Stockholm, sektionen för Väg- och vattenbyggnad* är kritisk till nuvarande organisation och anser att matrisorganisationen har misslyckats. Som skäl anförs att projekten endast undantagsvis sträcker sig över avdelningsgränserna samtidigt som uppdragens mångfald blivit överväldigande.

En bred remissopinion tillstyrker utredarens slutsats att VTI även fortsättningsvis bör vara ett fristående institut.

Statens vägverk anser ett överförande av institutet helt eller delvis till någon sektormyndighet leder till att institutets breda kompetens inom väg- och trafikforskningen går förlorad. *VTI* konstaterar att problem i och för sig finns

när det gäller kopplingen mellan forskningen och den praktiska tillämpningen. Den forskning som bedrivs torde dock enligt VTI vara i hög grad verklighetsanknuten m. h. t. uppdragsforskningens stora volym. Talar för ett fristående institut gör vidare enligt VTI att trafikområdet har ett stort antal huvudmän samt att härmed möjliggörs för ett institut att bedriva en obunden och ifrågasättande forskning. Vidare framhålls att samhällets kostnader för VTI:s verksamhet blir i stort sett de samma om institutet kvarstår som självständigt eller om det redovisas inom ramen för en myndighets verksamhet. Förordar en bibehållen organisatorisk ställning gör vidare *statens personalnämnd*. Enligt SPN vore det orealistiskt, m. h. t. institutets omlokalisering 1975, att på nytt genomföra omvälvande förändringar. *TFD* anser att åtskilliga FoU-uppgifter som skulle kunna uppdras åt VTI är av så övergripande karaktär att de är av intresse för flera myndigheter och att VTI därför inte bör knytas till någon särskild myndighet utan bestå som fristående institut. *Landstingsförbundet* framhåller att en anknytning av institutet till statens vägverk skulle i än högre grad än f. n. innebära att vägområdet fick en alltför stor dominans.

Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening understryker vikten av att ha ett fristående organ som obundet av alla partsintressen kan ge en objektiv analys av olika aktuella och ibland starkt känsloladdade problem.

Statskontoret anser principiellt att en anknytning av sektoriell FoU bör ske till ansvariga myndigheter. För att formen fristående institut skall vara lämplig för VTI:s verksamhet fordras bl. a. att institutet tillförs uppdrag i jämn takt som motsvarar resurserna samt att medel från riksstaten anvisas som står i överensstämmelse med VTI:s behov.

Statens planverk anser att Transportøkonomisk institutt i Norge kan fungera som organisatorisk förebild för VTI. Det skulle innebära att institutet förblir självständigt, men med nya och vidgade arbetsuppgifter och med stark inriktning på tätortstrafik. Vägavdelningen skulle i så fall ev. kunna överföras till statens vägverk vilket enligt planverket skulle kunna undanröja de problem som ett direkt inordnande av VTI i vägverket kan medföra. Även *tekniska högskolan i Stockholm, sektionen för Väg- och vattenbyggnad* förordar att vägavdelningen förs till statens vägverk. *BFR* anser att det bör vara möjligt att åstadkomma en lösning som i princip innebär att de dyra och f. n. dåligt utnyttjade väglaboratorierna dimensioneras och finansieras av vägverket medan forskningen bevarar sin självständighet.

Forskningsrådsnämnden anför att en huvudlinje i svensk forskningspolitik har varit att högskolan skall utgöra samhällets stora samlade resurs för FoU och utgöra den producerande basen för framför allt sektoriella FoU-beställare. FRN anser mot denna bakgrund att översyn bör ske av relationerna mellan högskolebaserad men sektorsfinansierad FoU och VTI:s FoU-verksamhet.

SACO/SR och *TCO* delar utredarens uppfattning om det olämpliga i att vid statens vägverk bedrivs arbete som kan karaktäriseras som tillämpad

forskning, utveckling och utredning som delvis överlappar VTI:s verksamhet. Personalorganisationerna föreslår mot denna bakgrund att myndigheterna gemensamt kartlägger områden med dubblerad kompetens och i samråd beslutar om erforderliga åtgärder för att undvika sådana konstaterade dubbleringar. *Statens vägverk* framhåller att en viss kompetens om utvecklingsarbete krävs inom verket, för att bl. a. FoU-resultat skall kunna översättas till normer och anvisningar. De FoU-uppdrag som inte går till VTI anges dock vara av marginell omfattning.

Flera remissinstanser ansluter sig till utredarens uppfattning om nödvändigheten av en nära samverkan med andra verk och myndigheter vid planering av forsknings- och utvecklingsarbete. *VTI* understryker att utformningen av gemensamma behovsplaner för institutet, VV och TSV är värdefulla instrument för VTI:s egen planering och inriktning av kompetensuppbyggnaden. Dessa planer kan dock enligt VTI:s mening inte ges bindande karaktär. Institutet påpekar vidare att mellan VTI och VV har redan påbörjats ett gemensamt arbete i syfte att se över och komplettera samarbetsrutinerna. Enligt *statens vägverk* har härigenom påtagliga förbättringar uppnåtts i samarbetet. *TSV* upplyser i sammanhanget om att verket eftersträvar en mera långsiktig planering av FoU-uppdragen till VTI.

Remissopinionen är också positiv till utredarens förslag om växeltjänstgöring. Statens personalnämnd anger att cirkulationstjänstgöring, utlåning av personal m. m. bör inriktas mot myndigheter som har en likartad verksamhet. Detta kan enligt nämnden ske genom att gemensamma planer utformas för personalutveckling med berörda myndigheter. *Trafiksäkerhetsutredningen* fäster stor betydelse vid växeltjänstgöring. Härigenom kan enligt utredningen styrning och uppföljning av projekt underlättas samtidigt som institutets verksamhet skulle få en starkare anknytning till den praktiska tillämpningen på myndigheten. *VTI* framhåller dock de problem som uppstår från personalpolitisk synpunkt om växeltjänstgöringen når en så hög omfattning som 5–10 personer vilket utredaren förordat.

Statens geotekniska institut delar utredarens uppfattning att en sammanslagning SGI-VTI inte löser VTI:s ekonomiska problem. SGI upplever att det hittillsvarande samarbetet med VTI löpt friktionsfritt och framhåller att institutet ständigt undersöker möjligheter till ökad samverkan.

Statens provningsanstalt delar utredarens förslag att avtal bör upprättas mellan myndigheter som i vissa fall utför likartade uppdrag. Härigenom kan i framtiden undvikas att onödiga dubbleringar sker av provningsresurser inom den statliga sektorn. Enligt SP är de arbetsområden som är gemensamma för VTI och SP relativt små men dock av sådan omfattning att de kan innebära ömsesidiga fördelar om institutionernas samarbete regleras mer formellt än hittills. *VTI*, liksom *RRV*, anser däremot att gemensamma frågor bör kunna lösas inom ramen för det informella samarbete som redan pågår mellan VTI och SP.

Flera remissinstanser däribland *VTI*, *STU*, *KAK* och *NTF* tillstyrker

utredarens förslag om en översyn av samarbetsformerna mellan VTI och transportforskningsdelegationen. *VV* och *NTD* understryker i sammanhanget att en närmare samverkan mellan TFD och VTI är mycket angelägen. *TFD* anser sig inte kunna ta ställning till förslaget då inget motiv anförts. Delegationen framhåller bl. a. att TFD redan eftersträvar ett kontinuerligt samarbete i FoU-verksamhet med andra FoU-stödjande organ, forskningsinstitutioner, myndigheter, företag m. fl.

Formerna för institutets finansiering har berörts av flera remissinstanser. *SACO/SR* och *TCO* delar utredarens uppfattning att uppdragsverksamheten kan vara av stort värde för institutet för att ge den önskvärda kontakten med de praktiska problemen. Uppdragsverksamheten avser dock i regel relativt kortsiktiga projekt, medan internationell erfarenhet visar att det är ett oavvisligt krav på forskningsorganen att ha framförhållning i utvecklingen. En mer långsiktig verksamhetsinriktning skulle därför enligt personalorganisationerna möjliggöras om en större andel av verksamheten finansieras direkt över riksstaten. En kombination av egen forskning och uppdragsforskning ger enligt *statens vägverk* möjligheter dels till framförhållning, dels möjligheter till avstämning av de egna FoU-insatserna mot uppdragsgivarnas önskemål.

Kritisk till nuvarande finansieringsform är *försvarets forskningsanstalt*. FOA är tveksam till uppdragsfinansiering som instrument vid inriktning av resursutnyttjande och resursdimensionering. Behovet av forskning representeras då av den mängd som faktiskt efterfrågas vilket i sin tur beror på den taxa som tillämpas. Om den är hög får man räkna med att endast sådana uppdrag läggs ut som täcker direkt konkreta behov hos en väl avgränsad avnämare. Om taxan kan sättas lågt, kan uppdrag lämnas även på arbeten som är mer långsiktiga, ger osäker utdelning eller kommer andra än uppdragsgivaren till godo.

SACO/SR erinrar också om att krav på kostnadstäckning kan leda till att samhällsekonomiskt motiverade åtgärder ej kommer till stånd. SACO/SR anser därför att VTI:s verksamhet endast i begränsad utsträckning bör avgöras av uppdragsgivarnas betalningsförmåga.

Socialstyrelsen, länsstyrelsen i Östergötlands län och *MHF* anser att det bör övervägas om inte de medel som nu anvisas från riksstaten till uppdragsgivarna statens vägverk och statens trafiksäkerhetsverk och som sedan betalas till VTI för uppdragsverksamhet i stället bör utgå direkt till institutet.

Behovet av FoU-insatser på transportområdet har behandlats av ett stort antal remissinstanser. Utredarens marknadsbedömning av uppdragsverksamhetens utveckling har i stort sett godtagits. När det gäller medelsbehovet för egen FoU framhåller däremot en bred remissopinion nödvändigheten av att VTI:s resultat inte ses strikt företagsekonomiskt. Bedömningen bör således även innefatta den samhällsnytta forskningsresultaten ger, vilket enligt flera remissinstanser talar för en ökning av bidragsanslaget över riksstaten.

VTI ansluter sig till utredarens uppfattning att planeringen av uppdragsverksamheten bör baseras på en tämligen svag tillväxt. *VV*, som också delar utredarens slutsats, menar dock att tätortsområdet är underskattat. Förutom TFD borde enligt VV härvid BFR och STU på ett mer aktivt sätt än nu stödja VTI-engagemanget i tätortsfrågor.

TSV framhåller att det sannolikt är lönsamt att satsa betydligt mera pengar på VTI:s FoU-verksamhet än vad som kommer till uttryck i form av uppdrag från trafiksäkerhetsverket. Bedömningen delas av *trafiksäkerhetsutredningen* som framhåller att ett uppdämt behov av forskningsinsatser föreligger varför VTI:s resurser bör kunna utnyttjas på ett såväl företagsekonomiskt som samhällsekonomiskt fördelaktigt sätt. *Svenska vägföreningen* erinrar om att trafikpolitiska utredningen beräknat samhällets kostnader för sjukvård orsakade av trafikolyckor till ca 765 milj. kr., vilket kan tas som intäkt för att bedömningen av VTI:s verksamhet måste ses i ett vidare perspektiv än snävt företagsekonomiskt.

Cykel- och mopedfrämjandet anser att hittillsvarande trafikforskning i mycket liten utsträckning har inriktats på de problemområden som berör de mest utsatta trafikantgrupperna. Förhållandet anses sammanhänga med att forskningen styrs av ett fåtal penningstarka intressenter. VTI bör mot denna bakgrund erhålla ökade medel för att tillgodose behovet av FoU-insatser för oskyddade trafikanter.

SACO/SR och *TCO* framhåller det angelägna i att samhällsnyttan av institutets forsknings- och utvecklingsverksamhet beaktas då ställning skall tas till verksamhetens omfattning. Det bör härvid observeras att den samhälleliga vinsten inte ligger på intäktssidan i VTI:s budget och ofta inte heller hos uppdragsgivarna utan i många fall först uppnås av någon i verksamheten inte medverkande part. Exempelvis kan som ett FoU-resultat uppnås högre trafiksäkerhet och därigenom minskade sjukvårdskostnader. Personalorganisationerna är vidare helt övertygade om att en viss omstrukturering av VTI:s verksamhet måste ske. En markant ökning av medlen för egen FoU erfordras sålunda för att institutet skall kunna dels inte endast bibehålla utan även höja sin nuvarande kompetens, dels bygga upp ny kompetens på grund av förändrade marknadsbehov och dels bedriva forskning inom för samhället angelägna men trots detta resurssvaga områden. För att VTI skall kunna bedriva FoU i den omfattning som förutsattes vid institutets bildande erfordras dessutom enligt personalorganisationerna att VTI avlastas kostnadsansvaret för vissa basresurser som är helt nödvändiga men som inte kan vara i kontinuerlig verksamhet och därför inte kan finansieras via institutets taxa.

Några remissinstanser påtalar nya forskningsområden för VTI. *Svenska kommunförbundet* understryker angelägenheten av ökade insatser på energifrågor, tätortsproblem, oskyddade trafikanter samt drift- och underhållsfrågor. Anpassning av trafiken till de handikappades behov anförs vidare som en angelägen forskningsuppgift. *Transportnämnden* framhåller särskilt problem-

området vägtrafik och energiförbrukning. Nämnden konstaterar att inget *organ f. n. finns i Sverige som följer upp de olika forskningsresultaten på ett* mer samordnat sätt. Mot denna bakgrund förordas att institutet används som ett centralt ansvarigt forskningsorgan inom området energi och transporter. *Statens planverk* anger att kollektivtrafiken under senare tid blivit ett eftersatt forskningsområde. Förutom de nackdelar det innebär för kollektivtrafiken, innebär det också sämre underlag för undervisning vid högskolor samt ett dåligt stöd för utvecklingsarbetet inom den industri som producerar kollektiva trafiksystem. Denna bedömning delas även av *Landstingsförbundet* som framhåller att det har visat sig att det behövs en hel del grundläggande arbete för att kunna utveckla metoder för planering av trafik inom större geografiska områden.

Enligt *TFD:s* mening bör man vid inriktningen av VTI:s verksamhet i fortsättningen i högre grad koncentrera sig mot sådana FoU-områden där i första hand institutet har kompetens och där FoU-behov konstateras föreligga. Verksamhetsinriktningen bör härvid ske i nära samarbete med de viktigaste intressenterna på området, nämligen VV och TSV. TFD, med instämmande av *statens vägverk*, påtalar vidare att samordningsvinster står att vinna med ett vidgat nordiskt samarbete inom ämnesområdet.

Remissinstanserna är i stor utsträckning negativa till utredarens förslag till kostnadsreducering. *Landstingsförbundet* påpekar att VTI:s underskott f. n. är i storleksordningen 1 milj. kr. och att samhällets utgifter för väg- och gatuhållning samt stöd åt kollektivtrafik närmar sig 10 miljarder kr. Förbundet menar mot denna bakgrund att restriktivitet bör iakttas vad gäller nedskärning av överkapacitet. *LO* framhåller att en avveckling på lång sikt inte kommer att innebära någon verklig finansiell förbättring. *UHÄ* anser att det inte är klart visat att den föreslagna inbesparingen också är samhällsekonomiskt lönsam. *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* bedömer att den av utredaren diskuterade "malpåsen" för vissa verksamheter inte är ändamålsenlig. Om man från statsmakternas sida anser att verksamheten f. n. har för stor omfattning bör detta i stället kunna regleras genom naturlig avgång enligt föreningen. *Byggnadsstyrelsen* erinrar om att den lokalmässiga överkapaciteten är av unik karaktär varför alternativanvändning i många fall inte är möjligt utan omfattande ombyggnader. Detta leder enligt styrelsen till att statsverkets kapitalkostnader vid en avveckling blir betydande. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* anser att en avveckling av vissa resurser innebär ett bortseende från samhällsnyttan och menar i stället att VTI skall ges ökade resurser dels för att bättre kunna fungera som FoU-organ för trafik- och kommunikationsområdet, dels för att verkligen kunna motsvara de regionalpolitiska ambitionerna som ligger bakom den genomförda lokaliseringen till Linköping.

Statens vägverk delar utredarens mening att verksamheter, som inte kan finansieras med uppdrag och som statsmakterna inte bedömer kunna finansieras över riksstaten, måste ses över. Om underskotten inte är av

kortvarig natur får även en nedläggning övervägas. När det gäller personalmässig överkapacitet är statens vägverk, med vissa reservationer, berett att med VTI diskutera möjligheterna att i enskilda fall överföra personal till verket. *Svenska kommunförbundet* ansluter sig till utredarens uppfattning att VTI:s konstaterade överkapacitet bör överföras till andra forskningsområden inom institutet. Forskningen anses behöva större samhällsekonomiska kunskaper och ökad beteendevetenskaplig inriktning.

RRV bedömer att det på kort sikt är svårt att finna någon alternativ användning för vissa delar av institutets lokaler och utrustning. RRV förordar därför tills vidare att VTI bör avlastas kapitalkostnaderna för lokaler och utrustning som saknar alternativ användning. Detta kan ske genom direkt avskrivning av investeringarna eller i form av ett årligt bidrag till VTI.

Bildandet av en samarbetskommitté för att avgöra hur VTI:s överkapacitet skall kunna avvecklas avvisas av flertalet remissinstanser. *VTI* anser att den föreslagna kommittén skulle innebära en överorganisation i förhållande till nuvarande prövning av statsmakterna. *VV* framhåller dels att åtgärder med kortsiktiga effekter är en företagsledningsfråga, dels att den föreslagna kommitténs befogenheter och ansvarsområde är diffusa. *TSV* påpekar att i de myndighetsmässiga avgörandena kan någon enskild ledamot i kommittén inte ges befogenhet att binda någon annan myndighet. Vidare anges att kommitténs ställning konstitutionellt är oklart.

Utredningens förslag om ombildning av styrelsen stöder VTI samt en bred majoritet bland remissinstanserna. *Landstingsförbundet* finner nuvarande ordning orimlig med att institutets avnämare i stor utsträckning ingår i styrelsen. Styrelsens huvuduppgift bör enligt *statens vägverk* vara ledning av det långsiktiga arbetet.

Flera remissinstanser däribland *transportnämnden, Svenska kommunförbundet, Svenska vägföreningen, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* och *Cykel- och mopedfrämjandet* är positiva till inrättandet av en s. k. rådgivande delegation. Uppfattningarna varierar dock om delegationens sammansättning, arbetsuppgifter och organisatoriska ställning.

Avslutningsvis förordar några remissinstanser att en ny utvidgad utredning genomförs. *UHÄ* understryker vikten av att mer väsentliga förändringar sker mot bakgrund av en samlad analys av samhällets FoU-behov. *STU, LO* och *Svenska vägföreningen* finner det angeläget att innan ställning tas till utredarens förslag så bör samhällets och näringslivets behov och nytta av VTI:s verksamhet analyseras. Härvid bör även alla andra statliga organ inom transportområdet analyseras.

Innehåll Sid.

Bilaga 1 Sammanfattning av det trafikpolitiska utvecklingsarbetet ... 1

Bilaga 2 Person- och godtransporternas utveckling 1960–1977 samt prognos för år 1990 ... 16

Bilaga 3 SOU 1975:66 Trafikpolitik – behov och möjligheter, sammanfattning av betänkandet och remissyttrandena ... 24

Bilaga 4 SOU 1978:31 Trafikpolitik – kostnadsansvar och avgifter, sammanfattning av betänkandet och remissyttrandena ... 56

Bilaga 5 SOU 1975:47 Kollektivtrafik i tätort, sammanfattning av betänkandet och remissyttrandena ... 78

Bilaga 6 SOU 1975:68 Handikappanpassad kollektivtrafik, sammanfattning av betänkandet, remissyttrandena samt det av utredningen föreslagna ramprogrammet 93

Bilaga 7 Redogörelse för hittills genomförd regional trafikplanering ... 125

Bilaga 8 Ds K 1975:9 Planering av de svenska hamnarna, sammanfattning av betänkandet och remissyttrandena ... 189

Bilaga 9 Ds K 1976:3 Förslag till organisation av en trafikplaneringsmyndighet, sammanfattning av betänkandet och remissyttrandena ... 222

Bilaga 10 Ds K 1977:1 Långa fordon och fordonskombinationer, sammanfattning av betänkandet och remissyttrandena ... 246

Bilaga 11 Ds I 1977:12 Energibesparingar inom transportsektorn och SOU 1978:17 Energi vad avser energihushållning inom transportsektorn, sammanfattning av betänkandena och remissyttrandena ... 256

Bilaga 12 Ds K 1978:7 Statsbidrag till cykelvägar, sammanfattning av betänkandet samt remissyttrandena ... 299

Bilaga 13 Ds K 1978:11 Statens väg- och trafikinstitut – verksamhet och ekonomi, sammanfattning av betänkandet och remissyttrandena ... 303