Trafikutskottets betänkande

1980/81:25

om trafikpolitiken

Motionerna

I motion 1980/81:210 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer att åtgärder vidtas i syfte att åstadkomma en sparsammare trafikstruktur, varvid möjligheterna att med taxepolitiska styrmedel och teknisk utveckling av kombinationstransporter särskilt beaktas.

I motion 1980/81:578 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om upprättandet av ett program för konkreta åtgärder i avsikt att förverkliga ett trafiksystem, där samhällsekonomi, fysisk planering, hushållning med energi och miljö är vägledande, i enlighet med vad som anförts i motionen.

I motion 1980/81:989 av Björn Körlof (m) yrkas att riksdagen anhåller hos regeringen om sådana åtgärder att en ökad frihet för utveckling av långväga kommunikationer med buss kan komma till stånd.

I motion 1980/81:995 av Mona Sæt Cyr (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utvärdering av reformen om länstrafiken för att därmed utröna om detta beslut av samhällsekonomiska skäl bör omprövas.

I motion 1980/81:1332 av Wiggo Komstedt (m) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om utredning angående en ny organisation för den statliga busstrafiken i enlighet med vad som anförts i motionen.

I motion 1980/81:1349 av Karl-Erik Svartberg m. fl. (s) yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om godstransporter i skärgården.

I motion 1980/81:1493 av Hans Petersson i Röstånga m. fl. (fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 3), och med hänvisning till vad som i motion [1980/81:1489] har anförts att riksdagen begär att regeringen verkar för att charterflygbolagens villkor vad gäller fraktflyg förbättras, så att även svenska flygbolag kan dela sin last mellan olika beställare (splitcharter).

I motion 1980/81:1720 av Lars Ahlmark m. fl. (m) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om en översyn av lagen om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik i syfte att vidga möjligheterna till primärkommunal bestämmanderätt över tätortstrafiken.

I motion 1980/81:1895 av Rolf Sellgren (fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1) att riksdagen hos regeringen anhåller om närmare kartläggning av bilismens samhällskostnader, varvid särskilt bör uppmärksammas de s. k. miljökostnaderna samt regionala skillnader.

Utskottet

Trafikpolitiska riktlinjer m. m.

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

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

En god persontrafikförsörjning måste enligt beslutet garanteras av samhället. Särskilt måste den kollektiva persontrafiken förbättras och byggas ut så att den blir tillgänglig och attraktiv för allt fler människor såväl i tätorter som på landsbygden. En utbyggd kollektivtrafik ger ökade valmöjligheter i fråga om arbete, bostad och fritidsaktiviteter. Dessa ökade valmöjligheter skall även ges handikappade. En utbyggd kollektivtrafik anges också vara en förutsättning för att nödvändiga begränsningar av privatbilismen i tätorternas centra skall kunna åstadkommas.

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

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

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

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

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

En prövning av sjöfartens roll i trafikpolitiken skulle enligt beslutet också ske.

Riksdagens beslut i nu refererade delar byggde på enhälliga uttalanden från trafikutskottets sida.

Utskottet anser för sin del någon anledning för riksdagen inte föreligga att frångå sina beslut i berörda frågor och hänvisar därvid till vad förut nämnts om beslutens innebörd samt till det omfattande arbete som i olika former pågår för att fullfölja desamma. Bl. a. skall även luftfartens roll i trafikpolitiken övervägas.

Utskottet finner det följaktligen inte påkallat att, som yrkas i motion 1980/81:578 (partimotion, vpk), riksdagen hos regeringen hemställer om upprättande av ett program för konkreta åtgärder i avsikt att förverkliga ett *trafiksystem* där samhällsekonomi, fysisk planering, hushållning med energi och miljö är vägledande – allt i enlighet med motionärernas uppfattning. Motionen avstyrks därför.

I motion 1980/81:210 (partimotion, vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer att åtgärder vidtas för att genom taxepolitiska *styrmedel* i form av *gemensam linjetariff lastbil – järnväg, m. m.* åstadkomma en annan och sparsammare trafikstruktur. Motionärerna erinrar därvid om att trafikutskottet i sitt betänkande TU 1978/79:18 uttalat sig positivt om en samverkan mellan lastbils- och järnvägstrafik. Utredningar gjorda av SJ:s egen

utvecklingsavdelning har enligt motionärerna visat att, då det gäller långväga godstransporter, taget är betydligt mer energisnålt än lastbil med släp. Till sparsamheten med energi kan läggas de uppenbara fördelarna med tåg då det gäller miljö, olycksrisker och avlastning av ett hårt pressat vägnät. Kravet på sparsamhet med energi, vägresurser, miljö osv. aktualiserar enligt motionärerna målmedvetna åtgärder i den riktning som av dem angivits i motionen.

Vad motionärerna anfört överensstämmer - såsom också framgår av den i det föregående lämnade redogörelsen - i väsentliga delar med de uttalanden från riksdagens sida som ligger till grund för det trafikpolitiska beslutet. Utskottet kan därför inte finna någon särskild framställning till regeringen i ämnet från riksdagens sida påkallad och avstyrker följaktligen motionen i fråga.

I motion 1980/81:1895 (fp) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om närmare *kartläggning av bilismens samhällskostnader m. m.*, varvid särskilt bör uppmärksammas de s. k. *miljökostnaderna*. Kartläggningen anses också böra utgå från ett regionalt perspektiv, eftersom miljökostnaderna och därmed de samhällsekonomiska kostnaderna är olika i t. ex. tätorts- och glesbygdsområden. Som skäl för sina yrkanden erinrar motionären inledningsvis om de problem som bilismen för med sig främst i de större städerna. Det gäller bl. a. avgaser, buller och trafikolyckor samt en försämring av den stadskulturella miljön. Samma typ av problem återfinns även i andra delar av landet, men de negativa miljöeffekterna är där ofta mindre. Det enda egentligen verkningsfulla sättet att minska hälso-, miljö- och olycksriskerna är enligt motionen att kraftigt minska privatbilismen i de större tätorternas inre delar, kombinerat med en kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken.

Motionären erinrar bl. a. om att i trafikpolitiska utredningen ett allmänt resonemang fördes kring vägtrafikens samhällsekonomiska kostnader. Någon kvantifiering av "humanvärdet" ansåg sig inte utredningen kunna göra, inte heller någon kvantifiering av de miljökostnader bilarna ger upphov till. Utredningen konstaterade sålunda år 1978 att det inte med dåvarande kunskap och med rimliga insatser varit möjligt att få fram en sådan kvantifiering. Eftersom frågorna härom är av så vital betydelse för bl. a. tätortstrafiken, borde dock enligt motionären nu förnyade insatser i detta avseende göras.

Utskottet har senast i sitt betänkande 1979/80:18 – om den statliga trafikpolitiken – ingående behandlat de av motionären ånyo aktualiserade frågorna härom. I sammanhanget hänvisades till vissa uttalanden i proposition 1978/79:99 om begränsningar av personbilstrafiken. Sådana ansågs i första hand böra 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. Personbilstrafiken borde 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. Föredragande departementschefen hänvisade i sammanhanget till trafikpolitiska utredningens förslag att kommuner ges laglig möjlighet att själva genom särskilda avgifter på den rörliga trafiken och parkeringsbestämmelser styra och begränsa tätortstrafiken. Förslagen har numera i viss utsträckning genomförts genom de av föregående riksmöte antagna bestämmelserna om försök med boendeparkering på gatumark m. m. (prop. 1979/80:34, TU 1979/80:6, rskr 1979/80:78).

Vidare erinrades om att chefen för kommunikationsdepartementet, med stöd av regeringens bemyndigande den 27 mars 1980, tillkallat en särskild utredningsman för att lägga fram förslag till program för samordnade statliga insatser på trafikområdet i Stockholmsregionen. I direktiven framhålls att en god trafikförsörjning i Stockholmsregionen kräver att olika insatser samordnas och inriktas mot gemensamma mål. Flertalet frågor som påverkar trafiken i Stockholmsregionen har utretts antingen av statliga, landstingskommunala eller kommunala organ under senare år. I dessa utredningar har pekats på behov av åtgärder såväl inom lagstiftningsområdet som åtgärder för att förbättra förutsättningarna för den kollektiva trafiken liksom även åtgärder för att begränsa personbilstrafiken i regionens centralare delar. Överläggningar borde därför komma till stånd med berörda statliga, landstingskommunala, kommunala och andra parter om ett gemensamt program för statliga insatser på trafikområdet i Stockholmsregionen. Programmet bör sedan läggas till grund för statliga, landstingskommunala och kommunala beslut i frågorna härom.

Motionärens synpunkter beträffande bilism i tätort m. m. syntes härigenom i väsentlig utsträckning kunna tillgodoses.

Vad beträffar frågan om en kartläggning av bilismens samhällskostnader – främst då miljökostnaderna – konstaterade även utskottet att desamma trots ett mångårigt och omfattande utredningsarbete inte befunnits möjliga att helt kvantifiera. Ett betydande och viktigt underlag på detta område har dock tagits fram för statsmakternas ställningstagande i de avgörande trafikpolitiska frågorna. Ytterligare belysning av frågorna härom ansags vidare kunna förväntas genom pågående utrednings- och forskningsarbete på trafik- och trafiksäkerhetsområdet m. m.

Utskottet är alltjämt av samma uppfattning och finner under hänvisning till det anförda att motionsyrkandet i fråga inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida.

Vissa frågor om kollektivtrafik

I motion 1980/81:995 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utvärdering av den år 1978 beslutade *reformen om länstrafiken* för att därmed utröna om detta beslut av samhällsekonomiska skäl bör omprövas. Det har enligt motionären på många håll visat sig att det nya huvudmannaskapet,

med ansvaret hos kommuner och landsting, fått kostnadsdrivande effekter. Orsaken härtill sägs kunna variera, men *en* kostnadsdrivande effekt anges ha varit den trafikstandard som de nya länsbolagen stannat för. Under hänvisning till statsmakternas uttalanden om behovet att ompröva sådana beslut, reformer och utbyggnadsprogram som leder till en alltför hög kommunal volymexpansion ställs i motionen frågan om länstrafiken kanske är en sådan reform.

Utskottet vill med anledning härav erinra om innebörden av förenämnda beslut (prop. 1977/78:92, TU 1977/78:28, rskr 1977/78:364). I den till grund härför liggande propositionen framhölls sålunda att målsättningen för trafikpolitiken måste vara att ge medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnader. Denna målsättning kunde inte nås utan en väl utbyggd kollektivtrafik, vilken borde betraktas som en del i den grundläggande samhällsservicen. En tillfredsställande trafikförsörjning kunde vidare enligt propositionen i många fall inte garanteras på annat sätt än genom samhällets försorg. Som ett led häri ansågs det angeläget att skapa bättre förutsättningar för planering och drift av den lokala och regionala trafiken. En första förutsättning härför vore att klarlägga vilka samhällsorgan som har ansvaret för den lokala och regionala trafikförsörjningen, dvs. vilka som skall vara huvudmän för densamma. I propositionen lades i enlighet härmed fram förslag om hur huvudmannaskapsfrågan borde lösas och om de organisatoriska ramarna för verksamheten.

Trafikutskottet fann i sitt betänkande i frågan de förordade riktlinjerna väl ägnade att läggas till grund för beslut om den kollektiva trafiken samt tillstyrkte desamma. Utskottet förklarade sig härvid också vara väl medvetet om att en förbättrad kollektiv trafikservice för att vara attraktiv kräver ökade kostnader och insatser från samhällets sida. Vad utskottet härom anförde godtogs av riksdagen.

Den sålunda beslutade reformen, som i sin helhet ännu inte genomförts, är också en grundläggande förutsättning för 1979 års trafikpolitiska beslut.

Utskottet finner det för sin del vara av största vikt att reformen fullföljs i enlighet med riksdagens beslut härom och om den statliga trafikpolitiken.

Under hänvisning härtill avstyrks motionen i fråga.

Likaledes under hänvisning till förenämnda beslut och dess innebörd i fråga om grunderna för *huvudmannaskapets utformning* avstyrker utskottet yrkandet i motion 1980/81:1720 (m) om en översyn av lagstiftningen härom i syfte att vidga möjligheterna till primärkommunal bestämmanderätt över tätortstrafiken.

I motion 1980/81:989 (m) yrkas att riksdagen anhåller hos regeringen om sådana åtgärder att en ökad frihet för utveckling av *långväga kommunikationer med buss* kan komma till stånd. För såväl samhället som resenärerna är

det enligt motionären angeläget att ytterligare kommunikationsalternativ kan erbjudas för att tillgodose den stora efterfrågan på långresor inom landet. Expressbusslinjer anges vara den effektivaste lösningen att möta efterfrågan härpå. En utökning av de långväga busslinjerna skulle avsevärt förbättra förhållandet för många människor som drabbats av SJ:s svårigheter. Även i de fall nedläggning av tågtrafik ägt rum skulle resenärerna erbjudas en valmöjlighet som sannolikt skulle minska långresorna i personbil.

Utskottet kan för sin del och med beaktande inte minst av intentionerna i 1979 års trafikpolitiska beslut – att bl. a. effektivisera den *befintliga* transportorganisationen och i möjligaste mån motverka landsvägstransporter på långa avstånd – inte biträda motionärens yrkande. Motionen avstyrks följaktligen.

I motion 1980/81:1332 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om utredning angående en *ny organisation* för den statliga busstrafiken i enlighet med vad som anförts i motionen. Motionären erinrar därvid om att busstrafiken i Sverige bedrivs i statlig, kommunal och enskild regi. För den statliga busstrafiken svarar statens järnvägar (SJ) och postverket i sina affärsverksrörelser samt den SJ-ägda GDG Biltrafik AB. Tillsammans förfogar dessa enligt motionen över drygt 20 % av alla bussar i yrkesmässig trafik. Verksamheten omfattar huvudsakligen lokal och regional linjetrafik samt långlinjetrafik med snabb- och veckoslutsturer. Den berör samtliga län i landet och utgör i vissa län den dominerande linjetrafiken utanför de större tätorterna.

För de båda affärsverken har enligt motionären ursprungligen gällt att deras busstrafikrörelser haft en komplementär ställning i förhållande till deras huvudsakliga verksamhet. Detta har kommit att återspegla sig i sättet att driva och utveckla busstrafiken. För SJ har inriktningen varit att forma den egna busstrafiken till stöd och även skydd för järnvägstrafiken genom anslutningsförbindelser och genom att i tillämpningen av gällande yrkestrafikbestämmelser söka förhindra etablering av konkurrerande busstrafik utanför SJ:s kontroll. För postverket har den postala verksamhetens behov verkat styrande för linjedragningar och turlistor i diligenstrafiken. Nämnda omständigheter har medfört att busstrafiken i de båda statliga verkens regi fått en delvis annorlunda utformning och omfattning än vad som troligen skulle ha varit fallet med motsvarande trafik i mer självständig regi.

I sin nuvarande organisation förfogar den statliga busstrafiken vidare enligt motionären över inte blott betydande resurser utan även stor sakkunskap och erfarenhet, som bör kunna utgöra stommen i en ny organisation. I denna skulle på ett driftmässigt effektivt och resursmässigt rationellt sätt kunna förenas olika former av busstrafik, där inte minst kopplingen mellan å ena sidan lokal och regional linjetrafik och å den andra långlinjetrafik mellan olika regioner skulle kunna innebära speciella fördelar.

Utskottet vill med anledning härav erinra om det synnerligen omfattande utredningsarbete beträffande skilda trafikgrenars och inte minst statliga trafikverks uppgifter samt organisations- och trafikarbete m. m. som föregått 1979 års trafikpolitiska beslut.

Under hänvisning vidare till beslutets innebörd samt till det resurskrävande arbete som i olika former nu pågår för att fullfölja detsamma kan utskottet inte finna skäl föreligga att överväga inrättandet av ytterligare en statlig organisation på området och därmed öka den offentliga sektorn i denna del. Erfarenheterna av verksamheten inom de båda närmast berörda verken synes ej heller ge anledning härtill. Motionen avstyrks därför.

Övriga frågor

I motion 1980/81:1349 (s) yrkas att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om *godstransporter i skärgården*. Motionärerna framhåller att väl fungerande godstransporter i skärgården till rimliga priser är ett väsentligt krav när det gäller att förbättra livsvillkoren för den helårsboende befolkningen. Det nuvarande stödet till skärgårdstrafiken är inriktat på persontrafiken. Ett särskilt stöd till godstrafiken skulle direkt förbättra förutsättningarna för exempelvis småindustri, hantverksföretag och affärer i skärgårdsområdet.

Som motionärerna vidare erinrat om har riksdagen tidigare positivt uttalat sig för införande av särskilt stöd till godstrafiken i skärgårdarna. Åtgärder i detta syfte synes alltjämt önskvärda. Utskottet vill i anslutning härtill erinra om den försöksverksamhet på området som bedrivits i Östergötlands och Kalmar län – med avseende inte minst på transporter för jordbrukets del. Utskottet förutsätter att regeringen snarast låter en utvärdering av verksamheten ske samt till riksdagen återkommer med redovisning härför och eventuella förslag i ämnet.

Under hänvisning till vad utskottet sålunda anfört synes någon åtgärd från riksdagens sida med anledning av motionen ej nu erforderlig i ämnet.

I motion 1980/81:1493 (fp) yrkas att riksdagen begär att regeringen verkar för att charterflygbolagens villkor vad gäller fraktflyg förbättras, så att även svenska flygbolag kan dela sin last mellan olika beställare, s. k. *split-charter*.

Frågan härom, som inte minst berör SAS konkurrenssituation, har under senare år vid flera tillfällen aktualiserats. Enligt vad utskottet erfarit övervägs härmed sammanhängande spörsmål f. n. inom ramen för det skandinaviska samarbetet inom luftfartsområdet. I avvaktan på resultatet härav finner utskottet någon åtgärd från riksdagens sida ej påkallad och avstyrker därför yrkandet i fråga.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *förslag om en ny trafikpolitik*
   att riksdagen avslår motion 1980/81:578 (vpk),
2. beträffande *gemensam linjetariff lastbil – järnväg, m. m.*
   att riksdagen avslår motion 1980/81:210 (vpk),
3. beträffande *kartläggning av bilismens samhällskostnader, m. m.*
   att riksdagen lämnar motion 1980/81:1895 (fp) yrkande 1 utan åtgärd,
4. beträffande *utvärdering av länstrafikreformen*
   att riksdagen avslår motion 1980/81:995 (m),
5. beträffande *huvudmannaskapet för viss kollektiv persontrafik*
   att riksdagen avslår motion 1980/81:1720 (m),
6. beträffande *expressbusslinjer*
   att riksdagen avslår motion 1980/81:989 (m),
7. beträffande *den statliga busstrafikens organisation*
   att riksdagen avslår motion 1980/81:1332 (m),
8. beträffande *godstransporter i skärgården*
   att riksdagen lämnar motion 1980/81:1349 (s) utan åtgärd,
9. beträffande *fraktflyg*
   att riksdagen avslår motion 1980/81:1493 (fp) yrkande 3.

Stockholm den 31 mars 1981

På trafikutskottets vägnar
BERTIL ZACHRISSON

Närvarande: Bertil Zachrisson (s), Rolf Clarkson (m), Bertil Jonasson (c), Essen Lindahl (s), Rolf Sellgren (fp), Nils Hjorth (s), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Sixten Pettersson (m), Anna Wohlin-Andersson (c), Ove Karlsson (s), Erik Börjesson (fp), Ingvar Eriksson (m) och Lars Hedfors (s).

Särskilt yttrande

beträffande **kartläggning av bilismens samhällskostnader m. m.** (mom. 3)

Rolf Sellgren och Erik Börjesson (båda fp) anför:

Flera utredningar har sökt kartlägga och kvantifiera bilismens samhällskostnader. Särskilt svåra har trängselkostnaderna och frågor kring "humanvärdet" varit.

Utmärkande för miljökostnaderna är att bilen – allt annat givet – har fler negativa miljöeffekter i tätorterna än i glesbygden. Trafikpolitiken bör utgå från de regionala förutsättningarna. Möjligheterna till skärpt ekonomisk styrning av biltrafiken diskuterades bl. a. i trafikpolitiska utredningen men har inte tillvaratagits. Kommunerna har ännu inte rätt att ta ut färdavgifter i tätorterna (tull- eller trängselavgifter) eller utvidgade parkeringsavgifter. Regeringen har endast i ringa utsträckning givit glesbygdsbilisterna lättnader i sina bilkostnader (differentierade bilskatter, olika bensinpris etc.). De styrmetoder som nu används löser varken problemen i storstäderna, i Norrland eller i skogslänen. Utvecklingen snarare skärper problemen. Riksdagen fastslog i 1979 års trafikpolitiska beslut att miljöaspekterna skulle ges ökad vikt. Ett närmare studium av bilismens samhällskostnader borde genomföras i syfte att läggas till grund för en ökad regionalisering av bilkostnaderna. De utredningar som ser över transportsystemen och möjligheterna till samordnad planering i främst Stockholmsregionen har här ett ansvar att ge underlag för fortsatt debatt och beslut.