Nr 8

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

Motionerna

I motionen 1973:44 av herr Levin (fp) hemställs att riksdagen ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts angående SJ-biljetters giltighetstid.

I motionen 1973:48 av herr Torwald m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om snar utredning och förslag till åtgärder för att förbättra förhållandena på inlandsbanan på sätt i motionen anges.

I motionen 1973:88 av herr Fälldin m. fl. (c) hemställs att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att direktiven till utredningen om vissa trafikpolitiska frågor vidgas i enlighet med vad som anges i motionen.

I motionen 1973:308 av herr Helén m. fl. (fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär utredning och förslag beträffande formerna för en samordnad satsning på kollektivtrafikteknik.

I motionen 1973:309 av herr Helén m. fl. (fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att i avvaktan på den trafikpolitiska utredningens förslag omedelbara åtgärder vidtages för att öka järnvägarnas konkurrenskraft och ge dem större möjlighet att ge allmänheten en fullgod service, innebärande bl. a. försök med prissänkningar på vissa sträckor, charterresor med tåg, översyn av taxesystemet, beslut om att de viktiga bansträckor som nu hotas av nedläggning får vara kvar, förbättrad sovvagnsservice med särskild tanke på pensionärer, ökad satsning på snabbtåg som halverar restiderna mellan större tätorter, bättre service för godstransporterna, utbyggande av distriktenheterna i Växjö, Borås och Umeå till moderna, marknadsinriktade försäljningskontor som kan bilda mönster för övriga delar av landet, förslag till årets riksdag om reduktion av taxorna för persontrafik på längre avstånd i syfte att få till stånd ett "rundare Sverige".

I motionen 1973:310 av herr Helén m. fl. (fp) hemställs 1. att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att den framtida luftfarts- och sjöfartspolitiken utreds i samband med den pågående trafikpolitiska utredningen, 2. att riksdagen uttalar att de internationella aspekterna för en sund utveckling av svensk sjöfart bevakas med särskild hänsyn tagen till utvecklingen inom EEC, 3. att vad i motionen anförs beträffande trafikpolitiska riktlinjer i övrigt ges Kungl. Maj:t till känna.

I motionen 1973:313 av herrar Nilsson i Agnäs (m) och Fridolfsson i

Stockholm (m) hemställs 1. att SJ anlägger en terminal i Sorsele, 2. att förläggningen av ett flygfält i Slagnäs utredes, 3. att projektering av vägen Ammarnäs–Tärna i Västerbotten snarast påbörjas.

I motionen 1973:474 av herr Enskog (fp) föreslås att riksdagen hemställer att Kungl. Maj:t låter utreda och föranstalta om genomförande av trafikomläggningar i en snabbare takt i tätorterna.

I motionen 1973:479 av herr Hermansson m. fl. (vpk) föreslås, såvitt nu är i fråga (punkten 1), att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer, att följande i motionen berörda frågor, syftande till att bryta med 1963 års trafikpolitik och övergå till en ny trafikpolitik, hänskjuts till den tillsatta trafikutredningen för övervägande: a) åtgärder enligt i motionen skisserad riktning i syfte att överföra tung godsbefordran från landsväg till järnväg, b) förbättringar av kollektivtrafiken, bl. a. genom bildande av länsbolag, taxesystem av typ 50-kort eller liknande, c) förbud mot taxehöjningar inom SJ:s trafikområde i avvaktan på trafikutredningens ställningstagande i taxefrågan, d) genomförandet av sociologiska undersökningar av järnvägsnedläggningars effekter i skilda delar av landet.

I motionen 1973:735 av fröken Andersson i Stockholm (c) och herr Sjönell (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning angående möjligheterna att efter angivna riktlinjer snarast införa enhetskort inom SJ:s verksamhetsområde.

I motionen 1973:736 av herr Björk i Gävle m. fl. (c) hemställs att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna 1. dels att nedläggning i princip inte må förekomma vare sig av järnvägslinje eller busslinje på landsväg i avvaktan på resultatet av den regionala trafikplaneringen som länsstyrelser och kommuner har att ombesörja, 2. dels att kostnaderna för olönsamma busslinjer på landsbygden skall bestridas av staten och ej överlastas på kommunerna.

I motionen 1973:737 av herr Bohman m. fl. (m) hemställs (under hänvisning till motiveringen i motionen 1973:241) att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om tilläggsdirektiv till den trafikpolitiska utredningen i syfte att väg- och trafikpolitiken i dess helhet så långt möjligt inordnas under de regionalpolitiska strävandena.

I motionen 1973:738 av herr Bohman m. fl. (m) hemställs (likaledes under hänvisning till motiveringen i motionen 1973:241) såvitt nu är i fråga (punkterna 1 och 3–6) att riksdagen hos Kungl. Maj:t 1. anhåller att SJ:s verksamhet snabbare anpassas till de krav på service som SJ:s kunder ställer genom bl. a. en förnyelse av den rullande materielen och en fortsatt upprustning av bannätet för att medge ökad snabbhet och bekvämlighet samt en ökning av godstrafikens kvalitet i fråga om snabbhet, regularitet och godsbehandling; 3. anhåller att kommittén för utredning om kollektivtrafik i tätorter får direktiv att skyndsamt utreda dels de institutionella förutsättningarna för en samordnad regional trafikplanering, innebärande ökat inflytande för de regionala organen,

dels förutsättningarna för förbättring av den kollektiva trafiken i vad avser främst turtäthet, snabbhet och trafikens tillgänglighet, dvs. linjenätets utbredning; 4. anhåller om att den trafikpolitiska utredningen får tilläggsdirektiv att utreda frågan om de formella villkoren för busstrafiken, dvs. rätten till etablering och utövande av verksamheten; 5. anhåller att motionen 1973:241, såvitt den avser sjöfarten, överlämnas till den trafikpolitiska utredningen för beaktande; 6. ger till känna vad i motionen 1973:241 anförts dels om charterflygningar till Sverige från kontinenten för att åstadkomma ökad turism i landets norra delar, dels om särskilda rabatter för anslutningsresor inom landet till charterflygningar till utlandet för att öka beläggning och kapacitet på de svenska inrikeslinjerna.

I motionen 1973:740 av herr Ekström m. fl. (s) föreslås att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om sådant vidgat utredningsuppdrag till statens järnvägar att förutsättningarna för en höjd trafikstandard på framför allt sträckan Uppsala–Härnösand snarast blir bedömd.

I motionen 1973:741 av herr Enskog m.fl. (fp, s, c, m) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om en översyn av sjöfartsverkets taxepolitik i vad gäller sjöfarten till samtliga Mälarhamnar.

I motionen 1973:747 av herr Gustafsson i Byske m. fl. (c,s,fp,m,vpk) hemställs att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte a) begära skyndsam utredning av frågan om den kollektiva trafiken, med utgångspunkt från en zonindelning av hela landet, samt b) uttala önskemålet om samråd mellan utredning och forskargrupper på detta område.

I motionen 1973:750 av herr Hörberg (fp) hemställs att riksdagen begär att Kungl. Maj:t på lämpligt sätt låter utreda 1. möjligheterna till tätare och snabbare förbindelser mellan primära och regionala centra med beaktande även av kombinationen sovtåg–dagtåg–flyg, 2. samarbetsformer för SJ och LIN/SAS beträffande biljettaxor och -utfärdande samt tidtabeller, 3. sänkningsalternativ för biljettpriset för andraklassresor, 4. på lång sikt: en mer progressiv investeringspolitik för SJ.

I motionen 1973:751 av herrar Jadestig (s) och Nilsson i Kalmar (s) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning i syfte att skapa bättre samordning av kommunikationerna mellan regionala och primära centra.

I motionen 1973:760 av herr Signell m. fl. (s) hemställs att riksdagen begär att Kungl. Maj:t överväger åtgärder i syfte att få taxiflyget utbyggt i enlighet med vad i motionen anförts.

I motionen 1973:764 av herr Wirmark m. fl. (fp) föreslås att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om utredning och förslag syftande till att slopa kommuns skyldighet att bidraga till finansieringen av investeringar i primärflygplatser.

I motionen 1973:770 av herr Åsling m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning av frågan om ett kommunikationssystem i inlandet efter de riktlinjer som skisserats i motionen.

I motionen 1973:1348 av herrar Ekinge (fp) och Rydén (fp) hemställs att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar att Gotland i trafikpolitiskt hänseende icke bör få sämre behandling än övriga län.

I motionen 1973:1350 av herr Eriksson i Arvika (fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att förutsättningarna för införandet av låg enhetstaxa för färd med kollektivtrafikmedel inom varje kommun eller större region utreds i lämpligt sammanhang.

I motionen 1973:1363 av fru Jonäng (c) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om att försöksverksamhet med ett prisbilligt årskort gällande på SJ:s tåg och bussar skyndsamt kommer till stånd.

I motionen 1973:1369 av herr Möller (fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om förslag till ändring av 2 § i lagen om rätt för kommun att upptaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, så att införande av gatuavgift för rullande trafik (s. k. trängselavgift) blir möjlig att införa för kommun som så önskar.

I motionen 1973:1370 av herr Nordgren m. fl. (m) hemställs att riksdagen anhåller om utredning och förslag beträffande sänkning av fraktkostnaderna för transitotrafik över de isfria norska hamnarna och att man därvid tar hänsyn till de lokaliseringspolitiska synpunkterna.

I motionen 1973:1371 av herr Nordgren m. fl. (m) föreslås att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om förslag i syfte att i ökad utsträckning samordna trafikpolitiken med lokaliseringspolitiken och turistpolitiken samt att ompröva prispolitiken för inrikesflyget.

I motionen 1973:1377 av herrar Rosqvist (s) och Hugosson (s) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär sådant tillägg i direktiven till den trafikpolitiska utredningen att även sjöfartens roll inom den framtida svenska trafikpolitiken uppmärksammas och prövas.

Utskottet

Trafikpolitikens framtida utformning och inriktning

I motionen 1973:88 framhålls att trafikpolitiken måste betraktas som och utgöra en integrerande del av lokaliserings- och regionalpolitiken. Dess mål skall vara att till rimliga priser erbjuda de enskilda människorna goda kommunikationer och att tillgodose näringslivets behov av transporter och trafikservice i övrigt.

Det bör enligt motionärerna uppdras åt utredningen av vissa trafikpolitiska frågor (numera den trafikpolitiska utredningen) att utarbeta trafikpolitiska riktlinjer för ett decentraliserat samhälle. Därvid bör bl. a. gällande räntabilitetskrav för de statliga kommunikationsföretagen över-

vägas och omprövas.

Trafikgrenarnas kostnadsansvar måste baseras på en samhällsekonomisk totalkalkyl kompletterad med sociala och miljömässiga avvägningar mellan olika trafikgrenar och med hänsyn till deras betydelse för olika delar av landet. Taxor, beskattning och ekonomiska stimulansåtgärder skall avvägas så att den trafikpolitiska målsättning som i motionen angivits kan uppnås.

Enligt motionärernas mening bör i enlighet härmed riksomfattande trafikförsörjningsplaner upprättas. Dessa skall bygga på samordning av regionala och lokala trafikförsörjningsplaner upprättade av landstingen och primärkommunerna. Till vägledning för detta planeringsarbete på olika nivåer skall enhetliga normer och anvisningar utarbetas. Representanter för primärkommuner, landsting och trafikföretag skall beredas möjlighet att från början delta i det regionala planeringsarbetet. De enskilda kommunmedlemmarna skall så långt möjligt ha inflytande på utformningen av trafikförsörjningsplanerna inom kommunerna.

Motionärerna utvecklar i ett antal punkter närmare sina synpunkter på trafikpolitiken och begär i anslutning härtill att den trafikpolitiska utredningen även behandlar flygets och sjöfartens roll i trafikförsörjningen. Slutligen hemställs att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att direktiven till den trafikpolitiska utredningen vidgas i enlighet med vad som sagts i motionen.

I motionen 1973:310 konstateras att målet för 1963 års trafikpolitik är att för hela landet trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Politikens utformning skall vidare medge företagsmässig effektivitet och en sund utveckling av olika transportmedel. Tillämpningen av och det bristfälliga underlaget för beslut som rör transportsektorn har dock förorsakat att transportförsörjningen under den tid den nuvarande trafikpolitiken varit i kraft i flera avseenden snarare försämrats än förbättrats.

Sedan 1963 har en ny regionalpolitik och ett större medvetande om miljöns betydelse börjat växa fram. Dessa strävanden ställer ökade krav på den trafikpolitiska målsättningen. Regionalpolitiken syftar till att skapa en mer balanserad och rättvis fördelning av tillgången till sysselsättning och offentlig service. En utbyggnad och en kvalitetshöjning av kommunikationerna är de effektivaste medlen att förverkliga dessa föresatser. Från miljöpolitisk utgångspunkt ställs krav på större hänsyn till landskapsvården och tystare och mindre luftförorenande trafik samtidigt som tätortsbefolkningens möjligheter att snabbt komma ut i skog och mark skall tillgodoses. Därtill kommer ökade krav på arbetsmiljön inom den yrkesmässiga trafiken. Allt detta måste inrymmas i de trafikpolitiska målen och därför också påverka den konkreta utformningen av politiken. Målen för trafikpolitiken måste också inrymma kravet på säkrare trafik.

En integrerad trafikpolitik kan enligt motionärerna bli effektiv från samhällsekonomiska och regionalpolitiska utgångspunkter endast om den

utformas så att snärjande detaljregleringar undviks. En samhällelig nyttokostnadskalkyl är vidare nödvändig som vägledning för de ramar som samhället fastställer för trafikpolitiken.

I en rad punkter lägger motionärerna fram sina synpunkter beträffande riktlinjer för en ny trafikpolitik och hemställer slutligen bl. a. att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär *att* den framtida luftfarts- och sjöfartspolitiken utreds i samband med den pågående trafikpolitiska utredningen, *att* riksdagen uttalar att de internationella aspekterna för en sund utveckling av svensk sjöfart bevakas med särskild hänsyn tagen till utvecklingen inom EEC *samt att* vad i motionen anförts beträffande trafikpolitiska riktlinjer i övrigt ges Kungl. Maj:t till känna.

I motionen 1973:737 begärs – under hänvisning till motiveringen i motionen 1973:241 – att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om tilläggsdirektiv till den trafikpolitiska utredningen i syfte att väg- och trafikpolitiken så långt möjligt inordnas under de regionalpolitiska strävandena.

I motionen 1973:738 hänvisas också beträffande motiveringen till motionen 1973:241, vari framhålls att det gäller att skapa innehåll åt den målsättning i 1963 års trafikpolitiska beslut som föreskriver en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Vid den avvägning som därvid är nödvändig är det viktigt att få till stånd en god samordning av de olika transportmedlen.

Det gäller vidare att skapa ett trafiksystem där trafikmedlen kompletterar varandra och där resp. transportmedels fördelar på bästa sätt kan tillvaratas. Ett sådant system bör i möjligaste mån få utvecklas i fri konkurrens. En planering i samförstånd med alla på trafikområdet verksamma parter som syftar till att skapa ordning och reda i trafiksystemet är emellertid nödvändig.

I anslutning härtill yrkas i motionen 1973:738, såvitt nu är i fråga, att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller *att* kommittén för utredning om kollektivtrafik i tätorter får direktiv att skyndsamt utreda dels de institutionella förutsättningarna för en samordnad regional trafikplanering, innebärande ökat inflytande för de regionala organen, dels förutsättningarna för förbättring av den kollektiva trafiken i vad avser främst turtäthet, snabbhet och trafikens tillgänglighet, dvs. linjenätets utbredning, *att* den trafikpolitiska utredningen får tilläggsdirektiv att utreda frågan om de formella villkoren för busstrafiken, dvs. rätten till etablering och utövande av verksamheten, *att* motionen 1973:241, såvitt den avser sjöfarten, överlämnas till den trafikpolitiska utredningen för beaktande, *att* riksdagen ger till känna vad i motionen 1973:241 anförts dels om charterflygningar till Sverige från kontinenten för att åstadkomma ökad turism i landets norra delar, dels om särskilda rabatter för anslutningsresor inom landet till charterflygningar till utlandet för att öka beläggning och kapacitet på de svenska inrikeslinjerna.

Också i motionen 1973:1377 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär sådant tillägg i direktiven till den trafikpolitiska utredningen att sjöfartens roll inom den framtida svenska trafikpolitiken uppmärksammas och prövas.

Senast vid förra årets riksdag behandlade utskottet (TU 1972:18) ingående de trafikpolitiska frågorna. Utskottet erinrade därvid om de uttalanden rörande trafikpolitikens framtida utformning och inriktning som — på förslag av vederbörande utskott — gjordes av 1969 och 1971 års riksdagar (SU 1969:167, rskr 1969:80, TU 1971: 6, rskr 1971:146). Vidare hänvisade utskottet till innehållet i de direktiv som meddelats *den trafikpolitiska utredningen*.

I dessa direktiv framhålls att det är av största vikt att betingelser skapas för en samhällsekonomiskt riktig utveckling och fördelning av transportarbetet. Samtidigt som härvid erinras om omständigheter, som begränsar möjligheterna att tillämpa en mera utvecklad fri konkurrens hänvisas till den utveckling inom samhället som skett sedan 1963 års trafikpolitiska beslut och som inneburit en längre gående precisering i fråga om inriktningen av det samhälleliga handlandet i olika hänseenden inom närings- och regionalpolitiken samt arbetsmarknadspolitiken. Härigenom åsyftas en utjämning av utvecklingsmöjligheterna i förhållandet mellan landets olika delar genom en mera balanserad utveckling av näringslivet och därmed av sysselsättningen samt till en mera balanserad bebyggelseutveckling med en tillfredsställande samhällelig och kommersiell service för befolkningen i olika områden.

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

Mot den angivna bakgrunden har en omprövning ansetts böra ske av kostnadsansvarets utformning och tillämpning. En sådan omprövning förklaras motiverad med hänsyn till de olägenheter som följer med kostnadsansvarighetsprincipens nuvarande hårda knytning till varje särskild trafikgren.

Med hänsyn till den begränsning av möjligheterna att åstadkomma samhällsekonomiskt riktiga lösningar, som i vissa fall följer med en till varje trafikgren knuten kostnadsansvarighet har det också ansetts finnas anledning att närmare överväga i vilken utsträckning och under vilka förutsättningar en ändrad innebörd bör ges åt kostnadsansvaret. Härvid avses närmast en anknytning av detta till landtransportsektorn eller till trafiksektorn i dess helhet. Med hänsyn till de vidare samhällsekonomiska bedömningarna av resursanvändningen konstateras, att det redan nu förekommer avvikelser utöver en sådan ram av närings- och regionalpolitiska samt sociala skäl. Exempel härpå är utgående bidrag till det

trafiksvaga järnvägsnätet och till det regionalpolitiska transportstödet.

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

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

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

Genom det sålunda beslutade utredningsarbetet ansåg *utskottet* material kunna erhållas för en bättre bedömning av de trafikpolitiska frågorna samt förutsättningar därmed kunna skapas för ett fullföljande av statsmakternas intentioner på det trafikpolitiska området. Med hänsyn till frågornas angelägna karaktär underströk utskottet vikten av att utredningsarbetet bedrivs med skyndsamhet. Det kunde därvid visa sig önskvärt eller lämpligt att utredningen, i enlighet med kommunikationsministerns uttalande, söker framlägga delförslag till provisoriska åtgärder och arrangemang som kan stödja strävandena att fylla den samhällsekonomiska målsättningen.

Utskottet konstaterar nu liksom då att de för utredningen meddelade direktiven i väsentliga delar torde innebära ett tillgodoseende av de synpunkter som motionsledes framförts. I likhet med årets motionärer finner utskottet det dock vara angeläget att vid den samordning av de olika trafikgrenarna och den avvägning dem emellan som utredningen vid sina bedömningar har att eftersträva även *sjöfartens roll* uppmärksammas. Den snabba tekniska utvecklingen på sjöfartsområdet samt den stora

betydelse sjöfarten har för vår transportförsörjning motiverar sålunda väl att dess förutsättningar och möjligheter samt betingelser i övrigt prövas i sammanhanget. Under hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet således motionärernas yrkande att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär sådant tillägg i direktiven till den trafikpolitiska utredningen att även sjöfartens roll i den framtida trafikpolitiken uppmärksammas och prövas.

I vad avser de i *motionerna* 1973:241 och 1973:310 aktualiserade frågorna rörande den svenska sjöfartens utveckling och ställning i förhållande till EEC-länderna förutsätter utskottet att Kungl. Maj:t med uppmärksamhet följer utvecklingen på området samt vid förhandlingarna med EG (EEC) i görligaste mån tillser att svensk sjöfart inte kommer i sämre konkurrensläge i förhållande till den utländska sjöfarten. Vad beträffar de i motionerna 1973:88, 1973:737 och 1973:738 (under hänvisning till motionen 1973:241) upptagna frågorna om den framtida utformningen av vägplaneringen samt dess roll i trafikplaneringen m. m. vill utskottet hänvisa till sin ingående behandling av härmed sammanhängande spörsmål i utskottets betänkande 1972:1. Bl. a. understryks däri det angelägna i att det fortsatta utrednings- och planeringsarbetet bedrivs med all den skyndsamhet som befinnes möjlig samt att som resultat härav ett långsiktigt program för de totala väginvesteringarna inom landets olika delar föreläggs riksdagen. Frågan om införande av ett system med avgiftsbelagda vägar och broar behandlades också i samband därmed liksom i utskottets betänkande 1973:1. I anledning av de i nämnda motioner upptagna frågorna *om inrikes- och charterflyget m. m.* må erinras om att utskottet i sitt betänkande 1972:18 förordade en översyn av organisationen och tillståndsgivningen för den inrikes flygtrafiken. Av utskottets betänkande 1972:17 – rörande riktlinjer för charterflygtrafiken – framgår också att ett skandinaviskt departementalt arbetsutskott tillsatts för översyn av de skandinaviska charterbestämmelserna. Beträffande busstrafiken och dess villkor behandlade utskottet härmed sammanhängande frågor vid förra årets riksdag (TU 1972:13) och uttalade därvid behovet av ett klarläggande av de problem som rör yrkesmässig trafik med buss m. m. Med hänsyn till det utredningsarbete som pågår såväl *inom trafikplaneringsutredningen* och vid länsstyrelsernas planeringsarbete som inom kollektivtrafikutredningen och med beaktande jämväl av direktiven för denna synes heller inte erforderligt att, såsom i motionen 1973:738 yrkats, begära vidgade direktiv för nämnda utredning.

Under hänvisning härtill avstyrker utskottet samtliga nu berörda motionsyrkanden till de delar de ej avser sjöfartens roll i den framtida trafikpolitiken.

Vad i det föregående anförts torde också innebära ett tillgodoseende av yrkandena i motionen 1973:1371 att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om förslag i syfte att trafikpolitiken i ökad utsträckning samordnas med lokaliseringspolitiken och turistpolitiken samt att prispolitiken för inrikesflyget omprövas. Motionen synes därför inte påkalla

någon särskild åtgärd från riksdagens sida. Detsamma gäller yrkandet i motionen 1973:760 att riksdagen begär att Kungl. Maj:t vidtar åtgärder i syfte att få *taxiflyget* utbyggt i enlighet med vad i motionen anförts.

I motionen 1973:764 har yrkats att riksdagen nu hos Kungl. Maj:t hemställer om utredning och förslag syftande till att slopa *kommuns skyldighet* att bidraga till finansieringen av investeringar i primärflygplatser.

Vid 1967 års riksdag fattades emellertid beslut angående riktlinjer för luftfartsverkets verksamhet och organisation (prop. 1967:57, SU 1967:107, rskr 1967:267). Detta beslut kompletterades vid 1970 års riksdag genom godkännande av propositionen 1970:200 angående riktlinjer för ersättning till kommuner för bidrag till investeringar i primärflygplatser. De nämnda besluten får i sin tur ses som ett fullföljande av 1963 års rikdagsbeslut rörande den statliga trafikpolitiken. Ett förverkligande av motionärernas intentioner skulle uppenbarligen innebära ett frångående av de sålunda antagna principerna för luftfartens finansiering och kostnadstäckning, vilket trafikutskottet för sin del inte kan tillstyrka. Motionen avstyrks därför.

Av utskottets ställningstagande i förut berörda delar följer att utskottet avstyrker förslaget i motionen 1973:479 att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer att de i motionen berörda frågorna – syftande till att *bryta med 1963 års trafikpolitik* och övergå till en ny trafikpolitik – hänskjuts till den trafikpolitiska utredningen för övervägande. Utredningsdirektivens innehåll samt i övrigt pågående utredningsverksamhet torde f. ö. i väsentliga avseenden tillgodose syftet även med de i denna motion framförda önskemålen rörande en ökad godsbefordran på järnväg och förbättring av kollektivtrafiken samt en omprövning av SJ:s taxepolitik m. m. Vad slutligen beträffar de i motionen begärda sociologiska undersökningarna av järnvägsnedläggningarnas effekter finner utskottet nu liksom tidigare sådana kunna i och för sig vara av intresse. Därest verkligt behov av undersökningarna – i samband med förut berörda utredningsarbete eller eljest – skulle visa sig föreligga förutsätter utskottet också att desamma kommer till stånd.

Regionala och interregionala planeringsfrågor m. m.

Utskottet vill i nu förevarande sammanhang erinra om att i anvisningarna till länsstyrelserna om regional trafikplanering (kommunikationsdepartementet, februari 1972) bl. a. upptagits frågan om interregional trafik. Sålunda framhålls att den interregionala trafiken bör beaktas i den regionala trafikplaneringen med hänsyn dels till behovet att i lämplig utsträckning samordna de regionala transporterna med de mera övergripande trafikströmmarna till och från övriga delar av landet, dels till de återverkningar i fråga om dimensioneringen av den egna regionens transportnät och trafikanläggningar som de övergripande trafikströmmarna kan ha. Vidare framhålls att den regionala trafikplaneringen avses

ske i nära samverkan mellan länsstyrelserna och trafikplaneringsutredningen, mellan länsstyrelserna inbördes och mellan länsstyrelserna och kommunerna inom resp. län. I anslutning härtill konstateras att länen – med hänsyn till allmänhetens och näringslivets kontaktmönster – inte alltid utgör från trafikplaneringssynpunkt funktionellt lämpligt avgränsade områden. En regional trafikplanering för ett län måste därför i viss utsträckning på lämpligt sätt avstämmas med motsvarande planering i ett eller flera angränsande län.

Under hänvisning till det utredningsarbete som således pågår inom trafikplaneringsutredningen samt i samband med länsstyrelsernas och vederbörande verks fortlöpande planeringsarbete avstyrks motionen 1973:313, vari yrkats att SJ anlägger en *terminal i Sorsele*, att förläggningen av ett *flygfält i Slagnäs* utreds och att *vägen Ammarnäs–Tärna* i Västerbotten snarast påbörjas samt yrkandet i motionen 1973:751 att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning i syfte att skapa bättre samordning av kommunikationerna mellan regionala och primära centra.

Detsamma gäller yrkandet i motionen 1973:770 att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning av frågan om ett *kommunikationssystem i inlandet* efter de riktlinjer som skisserats i motionen, yrkandet i motionen 1973:48 att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om snar utredning samt om förslag till åtgärder för att förbättra förhållandena på *inlandsbanan* enligt vad som anges i motionen, yrkandena (a och b) i motionen 1973:747 om skyndsam utredning av frågan om *den kollektiva trafiken, m. m.* samt yrkandena (1–4) i motionen 1973:750 om en rad åtgärder rörande *SJ:s investerings- och taxepolitik* samt samordning av SJ:s verksamhet med flyget.

I anledning av motionen 1973:1348 vill utskottet nämna att Kungl. Maj:t den 2 februari i år utfärdat föreskrifter angående SJ:s busslinjetrafik på *Gotland*, vilket innebär att den av SJ bedrivna linjetrafiken för person- och godsbefordran i allt väsentligt bibehålles i nuvarande utsträckning t. o. m. den 30 juni 1974. Utskottet förutsätter att Gotland med tanke på den speciella karaktär som kännetecknar regionen – kommun och länsgränser sammanfaller och regionen saknar vägförbindelser med övriga delar av landet – även efter nämnda tidpunkt genom samhällets försorg kommer att garanteras en fullgod regional trafikförsörjning och därmed ges en likvärdig behandling med övriga län.

I motionen 1973:740 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om sådant vidgat utredningsuppdrag till statens järnvägar att förutsättningar för en höjd trafikstandard på framför allt sträckan *Uppsala–Härnösand* snarast blir bedömd. Härmed sammanhängande frågor torde emellertid ha ett direkt samband med det av riksdagen begärda utredningsarbetet rörande ostkustbanan (TU 1971:14, rskr 1971:237) och därför komma att aktualiseras i anslutning till detta. Under hänvisning härtill avstyrks motionen.

Järnvägs- och taxefrågor m. m.

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

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

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

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

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

Det understryks slutligen att vid utredningsarbetet frågorna om SJ:s taxekonstruktion och om prövningen av SJ:s trafiksvaga nät skall ges hög prioritet.

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

sådan olönsam busstrafik som tillkommit i anledning av järnvägsnedläggelse -- samt kostnadstäckningen härför -- måste också få en tillfredsställande lösning.

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

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

Under hänvisning härtill samt till det pågående regionala trafikplaneringsarbetet avstyrker utskottet motionen 1973:736 vari yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär dels att nedläggning i princip inte må förekomma vare sig av järnvägslinje eller busslinje på landsväg i avvaktan på resultatet av den nämnda trafikplaneringen, dels att kostnaderna för olönsamma busslinjer på landsbygden skall bestridas av staten och ej överlastas på kommunerna.

Vidare avstyrks – under hänvisning jämväl till den försöksverksamhet med nedsättning av biljettpris och med avgiftsrabatter m. m. som sedan länge pågått inom SJ – motionen 1973:309, vari yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att i avvaktan på den trafikpolitiska utredningens förslag omedelbara åtgärder vidtas för att öka *järnvägarnas konkurrenskraft* och ge dem större möjlighet att ge allmänheten en fullgod service - allt enligt ett av motionärerna i 10 punkter angivet program.

Utskottet avstyrker också motionen 1973:738, vari såvitt nu är i fråga yrkas att riksdagen anhåller att *SJ:s verksamhet* genom olika av motionärerna angivna åtgärder snabbare anpassas till de krav på service som SJ:s kunder ställer.

Vidare avstyrks motionen 1973:735 om särskild utredning angående möjligheterna att efter angivna riktlinjer snarast införa *enhetskort* inom SJ:s verksamhetsområde och motionen 1973:1363 om att försöksverksamhet med ett *prisbilligt årskort* gällande på SJ:s tåg och bussar skyndsamt kommer till stånd.

Likaledes avstyrks motionen 1973:44 angående SJ-biljetters *giltighetstid*.

I motionen 1973:1370 har yrkats att riksdagen anhåller om utredning

och förslag beträffande sänkning av fraktkostnaderna för *transitotrafik* över de isfria norska hamnarna och att man därvid tar hänsyn till de lokaliseringspolitiska synpunkterna. Härmed sammanhängande frågor har tidigare vid skilda tillfällen behandlats av Nordiska rådet och för berörda trafik har införts s. k. NET-taxa (nordisk enhetstariff). Vidare har vissa speciella och lägre taxor införts för trafik till och från hamnarna vid Trondheimsfjorden. Förslag om ytterligare taxenedsättningar har dessutom nyligen aktualiserats inom Nordiska rådet. I avvaktan på resultatet härav synes någon särskild åtgärd från riksdagens sida i vart fall f. n. inte påkallad varför motionen avstyrks.

Vissa frågor rörande kollektivtrafik

I motionen 1973:474 yrkas att riksdagen hemställer att Kungl. Maj:t låter utreda och föranstalta om genomförande av *trafikomläggningar* i en snabbare takt i tätorterna.

Under hänvisning till det utredningsarbete i bl. a. frågor av detta slag som f. n. pågår inom kollektivtrafikutredningen och i avvaktan på resultatet härav avstyrker utskottet motionen i fråga.

I motionen 1973:1369 yrkas att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om förslag till ändring av 2 § lagen om rätt för kommun att upptaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, så att införande av gatuavgift för rullande trafik, *s. k. trängselavgift*, blir möjlig att införa för kommun som så önskar.

I avvaktan på resultatet av det utredningsarbete i bl. a. denna fråga som pågår inom vägkostnadsutredningen avstyrks även denna motion.

I motionen 1973:308 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär utredning och förslag beträffande formerna för en *samordnad satsning på kollektivtrafikteknik*.

I sitt betänkande TU 1971:6 (jmfr TU 1972:18) ägnade utskottet härmed sammanhängande frågor en ingående behandling och redogjorde bl. a. för innehållet i en inom Svenska utvecklings AB utarbetad promemoria i ämnet. I anslutning härtill framhöll utskottet att det är angeläget att en effektiv uppföljning sker av berörda frågor såväl inom utvecklingsbolaget som i övrigt. Utskottet ansåg sig dock kunna utgå från att Kungl. Maj:t uppmärksamt följer utvecklingen på området samt fann under hänvisning härtill någon särskild framställning i ämnet till Kungl. Maj:t från riksdagens sida ej erforderlig.

Utskottet – som under hand erfarit att inom utvecklingsbolaget och i nära samarbete mellan detta och vissa biltillverkare m. fl. en intensifierad verksamhet pågår i det av motionärerna angivna syftet -- är alltjämt av samma uppfattning och avstyrker under hänvisning härtill även det nu aktuella motionsyrkandet.

I avvaktan på resultatet av den omfattande utredningsverksamhet som i övrigt pågår eller planeras inom trafikområdet särskilt i vad avser den

regionala trafikplaneringen – avstyrker utskottet yrkandet i motionen 1973:1350 att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär sådana särskilda försök med låg *enhetstaxa* för färd med kollektivt trafikmedel inom skilda kommuner eller regioner, som avses i motionen.

I motionen 1973:741 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om en översyn av *sjöfartsverkets taxepolitik* i vad gäller sjöfarten till samtliga Mälarhamnar.

I statsutskottets utlåtande 1970:143 – angående riktlinjer för lots- och fyrväsendets organisation och för statliga sjöfartsavgifter – underströks bl. a. att sjöfartsverket enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle få rätt att besluta om sådana avvikelser från de generella reglerna – t. ex. i form av rabatter – som vore företagsekonomiskt motiverade. Utskottet förutsatte också att verkningarna i olika hänseenden av det nya avgiftssystemet fortlöpande följes upp samt att de åtgärder som av förhållandena kunde påkallas utan tidsutdräkt vidtas.

Trafikutskottet utgår för sin del från att en sådan fortlöpande översyn sker samt att denna även omfattar frågor av den karaktär som berörs i motionen. Under hänvisning härtill finner utskottet motionen inte böra föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen i anledning av motionerna 1973:88, 1973:310, punkten 1, 1973:738, punkten 5, och 1973:1377, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande sådant tillägg till direktiven för den trafikpolitiska utredningen att även sjöfartens roll i den framtida trafikpolitiken uppmärksammas och prövas,
2. att riksdagen avslår motionerna 1973:88 och 1973:310 i de delar nämnda motioner inte berörs under punkten 1 ovan, samt motionerna 1973:48, 1973:309, 1973:735, 1973:736, 1973:737, 1973:738, punkterna 1, 3, 4 och 6, 1973:747, 1973:750, 1973:760, 1973:764, 1973:770, 1973:1363 och 1973:1371,
3. att riksdagen i anledning av motionen 1973:1348 om Gotlands behandling i trafikpolitiskt hänseende som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet härom anfört,
4. att riksdagen avslår motionen 1973:479, punkten 1,
5. att riksdagen
   a. avslår motionen 1973:313,
   b. avslår motionen 1973:751,
   c. avslår motionen 1973:740,
6. att riksdagen
   a. avslår motionen 1973:44,
   b. avslår motionen 1973:1370,
7. att riksdagen
   a. avslår motionen 1973:474,
   b. avslår motionen 1973:1369,

8. att riksdagen avslår motionen 1973:308,
9. att riksdagen
   a. avslår motionen 1973:741,
   b. avslår motionen 1973:1350.

Stockholm den 27 mars 1973

På trafikutskottets vägnar
SVEN GUSTAFSON

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

Reservationer

1. beträffande tilläggsdirektiv till den trafikpolitiska utredningen rörande *sjöfartens roll* i trafikpolitiken av herrar Hjorth (s), Lindberg (s), Östrand (s) och Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anser

dels att det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Utskottet konstaterar" och på s. 9 slutar med "och prövas" bort ha följande lydelse:

Utskottet konstaterar nu liksom då att de för utredningen meddelade direktiven i väsentliga delar torde innebära ett tillgodoseende av de synpunkter som motionsledes framförts.

Utskottet finner inte heller skäl föreligga att meddela några särskilda tilläggsdirektiv till utredningen av innebörd att även sjöfartens roll i den framtida trafikpolitiken skall uppmärksammas och prövas.

Det bör här konstateras, att den trafikpolitiska utredningen tillkommit som resultat av en flerårig och mycket intensiv trafikpolitisk debatt, som i särskild grad varit inriktad på landtrafikens problem. Debatten har främst gällt sådana frågor som järnvägs- och landsvägstrafikens kostnadsansvar, arbetsfördelningen mellan järnvägs- och landsvägstrafik, graden av styrning i fråga om godstrafikarbetet, glesbygdernas trafikförsörjningsproblem, betingelserna för kollektivtrafik i våra tätorter, de med bilismen förenade miljö- och trafiksäkerhetsaspekterna.

Med hänsyn härtill har också utredningsarbetet inriktats på det trafikpolitiska kostnadsansvaret – som i och för sig har en generell innebörd men som här främst har intresse från landtransportmedlens synpunkt – vidare SJ:s trafiksvaga bannät, den lämpliga konstruktionen av SJ:s person- och godstaxor samt lastbilsnäringens struktur- och tillståndsfrågor. Det kan konstateras att utredningsuppdraget redan nu är

mycket omfattande och krävande och ställer stora anspråk på insatser, om några resultat skall framkomma inom rimlig tid. Med hänvisning till omfattningen av utredningsuppdraget har i direktiven också understrukits angelägenheten av att de sakkunniga tidsprioriterar olika delar av detta och – när utredningsarbetet i vissa frågor av olika skäl måste bli tidskrävande – söker framlägga delförslag till provisoriska åtgärder och arrangemang.

Att mot bakgrund härav pålägga utredningen ytterligare arbetsuppgifter framstår under sådana förhållanden som klart olämpligt, eftersom detta ytterligare skulle fördröja ett angeläget trafikpolitiskt reformarbete.

Härutöver vill utskottet erinra om att med sjöfarten sammanhängande problem varit föremål för ett omfattande utredningsarbete under senare år, vilket gällt såväl organisations- som taxe- och strukturfrågor. I sammanhanget kan hänvisas till den ännu pågående hamnutredningen – som behandlar hamnstruktur- och hamnterminalfrågor mot bakgrund av den allmänna utvecklingen inom sjöfarten – vidare den regionala trafikplaneringen – som behandlar frågor om arbetsfördelningen mellan olika trafikgrenar – samt det under senare år genomförda utredningsarbetet avseende sjöfartsavgifterna. Detta senare har så sent som vid 1970 års riksdag resulterat i beslut, som innebär en avgiftsstruktur i linje med samhällets allmänna regionalpolitiska målsättningar.

Självfallet uppkommer inom sjöfartsnäringen liksom inom andra sektorer successivt av utvecklingen betingade problem. Dessa får då efter hand angripas genom särskilda insatser, i sjöfartsverkets regi eller genom särskilda utredningar inriktade på de delproblem det gäller.

dels det avsnitt i utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Under hänvisning" och slutar med "framtida trafikpolitiken" bort ha följande lydelse.

Under hänvisning härtill avstyrker utskottet samtliga nu berörda motionsyrkanden.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. att riksdagen avslår motionerna 1973:88 och 1973:310, punkten 1, båda motionerna såvitt de avser sådant tillägg till direktiven för den trafikpolitiska utredningen att även sjöfartens roll i den framtida trafikpolitiken uppmärksammas och prövas, samt motionerna 1973:738, punkten 5, och 1973:1377,

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

dels att det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Under hänvisning" och på s. 10 slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Utskottet vill i anslutning till det anförda även erinra om luftfartens stora betydelse för en rationellt utformad trafikförsörjning. För lösandet

av kommunikationsfrågorna för delar av landet som har stora geografiska avstånd spelar således flyget en viktig roll. Tillgodoseendet av krav från allmänhet och näringsliv på bättre och snabbare förbindelser mellan övre och inre Norrland och Gotland samt övriga Sverige förutsätter att flyg kommer till användning i större utsträckning än f. n. Därvid bör också de krav som ställs när det gäller turismens utveckling uppmärksammas. Samhället bör vidare verka för en sådan utbyggnad av flygplatser och flyglinjer att de möjligheter som luftfarten erbjuder utnyttjas på bästa sätt. De spörsmål rörande investeringarna på detta område samt pris- och taxefrågorna som under de senaste åren aktualiserats måste också få en tillfredsställande lösning.

Under hänvisning till det anförda hemställer därför utskottet i likhet med motionärerna att sådana ytterligare tilläggsdirektiv ges den trafikpolitiska utredningen att även luftfartens roll i den framtida trafikpolitiken uppmärksammas och prövas.

Vad i det föregående anförts torde innebära ett tillgodoseende av yrkandena i motionen 1973:1371 att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om förslag i syfte att trafikpolitiken i ökad utsträckning samordnas med lokaliseringspolitiken och turistpolitiken samt att prispolitiken för inrikesflyget omprövas.

Frågor av den karaktär som upptagits i motionen 1973:760 rörande taxiflyget och i motionen 1973:764 om utredning rörande kommuns skyldighet att bidraga till finansieringen av investeringar i primärflygplatser torde också ligga inom ramen för det begärda utredningsuppdraget.

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

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

dels det stycke i utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Detsamma gäller" och slutar med "med flyget" bort ersättas med text av följande lydelse:

I det föregående har refererats de frågeställningar beträffande riktlinjerna för den framtida trafikpolitiken som finns angivna i motionerna 1973:88, 1973:310, 1973:737 och 1973:738. Vissa yrkanden i dessa motioner behandlar utskottet särskilt men anser i övrigt att dessa frågeställningar är av sådan vikt att motionerna bör överlämnas till den trafikpolitiska utredningen.

I motionen 1973:770 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning av frågan om ett kommunikationssystem i inlandet efter de riktlinjer som skisserats i motionen, och i motionen 1973:48 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om snar utredning samt om förslag till åtgärder för att förbättra förhållandena på inlandsbanan enligt vad som anges i motionen. Vidare har i motionen 1973:747 begärts skyndsam utredning av frågan om den kollektiva trafiken m. m. samt i motionen 1973:750 yrkats en rad åtgärder rörande SJ:s investerings- och taxepolitik samt samordning av SJ:s verksamhet med flyget.

De i nu nämnda motioner upptagna frågorna synes vara av sådan karaktär att prövningen av dem bör ske i anslutning till det utredningsarbete som den trafikpolitiska utredningen har att fullgöra. Utskottet föreslår därför beträffande även dessa motioner att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att de överlämnas till utredningen.

dels det avsnitt i utskottets yttrande på s. 13 som börjar med "Under hänvisning" och slutar med "till stånd" bort ha följande lydelse:

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

Uppkommande frågor om nedläggningar av järnvägar och indragningar av stationer bör ses i ett mera långsiktigt perspektiv. Någon nedläggning av järnvägar skall därför inte – mot berörda kommuners vilja – ske under pågående utrednings- och planeringsarbete. Det är vidare enligt utskottets mening inte tillräckligt att låta framställningar om nedläggningar av järnvägslinjer vila i avvaktan på trafikplaneringsverksamheten. Tveksamheten om järnvägarnas framtida roll är därmed inte undanröjd. Det ger inte tillräcklig stabilitet åt beslut om lokaliseringar av företag eller fraktavtal som under tiden måste fattas. Ett mera klargörande uttalande om statsmakternas avsikt att tilldela järnvägarna en betydande roll i den framtida transportförsörjningen vore därför i hög grad motiverat. Redan nu måste sägas ifrån att avsikten är att i allt väsentligt och på längre sikt behålla de järnvägslinjer vilka SJ i sina petita särskilt omnämnt och

begärt ev. taxehöjningar på. I annat fall hindras en långsiktig industriell och regionalpolitisk planering.

För att nå en önskvärd utveckling av framför allt transporterna över längre avstånd måste statens järnvägars konkurrenskraft förstärkas. F. n. är i olika avseenden inte SJ:s transportservice av den kvalitet som kunderna kräver. Det gäller inte minst företagets möjligheter att hålla eller ingå bindande avtal om transporttider. Förtroendet för transportföretaget måste på den punkten vara orubbligt inom ett näringsliv där även ett kort driftstopp kan vålla stora kostnadsökningar. Sådana krav på statens järnvägar måste i högre grad än hittills beaktas vid prövningen av verkets framställningar om investeringsmedel och även internt i företagets investeringspolitik.

Den trafikpolitiska utredning som just startat arbetet med en översyn av den nu gällande trafikpolitiken bör enligt utskottets mening lägga fram förslag i den riktning som i det föregående angivits. Vissa krav måste emellertid uppfyllas redan under den tid utredningen arbetar om inte järnvägarna skall tappa mer trafik och situationen på vägarna därigenom bli ännu värre än den är i dag.

Betydande ansträngningar måste sålunda göras för att successivt anpassa SJ:s verksamhet till de ökade kraven på person- och godstrafiken. En förnyelse av den rullande materielen är angelägen så att den bättre svarar mot en ändrad lastteknik och nya och förändrade transportbehov. En fortsatt upprustning av bannätet bör ske för att medge ökad snabbhet och bekvämlighet. På godshanteringssidan är investeringar i tekniskt välutrustade terminalanläggningar viktiga.

Energiska åtgärder krävs sålunda för att öka SJ:s möjligheter att hävda sig marknadsmässigt. Därvid bör SJ:s marknadsföring och utbud av transporttjänster anpassas så att alla möjligheter till samtransporter med landsvägssektorn tas till vara. De marknadsmässiga och drifttekniska förutsättningarna för en utveckling mot högre hastigheter måste också ingående prövas.

På godstrafikområdet bör utvecklingsarbetet främst inriktas på att öka järnvägstransporternas kvalitet i fråga om snabbhet, regularitet och godsbehandling och på att skapa gynnsamma förutsättningar för kombinerad trafik, järnväg–landsväg, järnväg–sjö.

SJ har gjort vissa försök med sänkta biljettpriser för att utröna, om intäktsnivån kan höjas genom merförsäljning och om trafiktopparna kan sänkas genom generella sänkningar av biljettpriserna på dagar och tåg med dålig beläggning.

Även om SJ anser sig ha dåliga erfarenheter av sådana försök, bör emellertid försöksverksamheten fortsätta i avvaktan på att den trafikpolitiska utredningen lägger fram förslag till taxor som är samhällsekonomiskt motiverade. Försöken bör dels gälla sträckor, där det f. n. finns ledig kapacitet i tågen och en passagerarökning därför inte åstadkommer någon större ökning av kostnaderna. Dels borde man med kraftiga prissänkningar stimulera trafik på banor som anses nödvändiga av sociala och regionalpolitiska skäl trots att de inte är lönsamma. Försök med

kraftigt reducerade biljettpriser inom trafiken på inlandsbanan i syfte att locka turister till Norrlands inland bör också ingå i denna verksamhet.

Vidare måste charterresor per tåg ytterligare prövas, och på de riktigt långa avstånden synes en sänkning av taxorna för persontrafik särskilt väl motiverad.

I det föregående föreslagna åtgärder går alla ut på att med lägre priser locka fler att åka tåg. Dessa åtgärder tillsammans med de olika rabattsystem som redan finns motiverar en total översyn av grunderna för SJ:s prispolitik. Den trafikpolitiska utredningen har också fått detta uppdrag, men för att kunna bedöma effekterna av olika taxekonstruktioner bör SJ under tiden som utredningen arbetar genomföra en serie försök med rabatter, periodbiljetter och reduktioner som ger utredningen vägledning. För att bättre utnyttja den lediga kapaciteten under lågtrafik borde man t. ex. kunna sälja periodkort som endast gäller mellan vissa klockslag eller vissa veckodagar.

I anslutning härtill må erinras att vid fjolårets behandling av propositionen angående viss omorganisation av distriktskontoren i Växjö, Borås och Umeå riksdagen strök under att de kommersiella enheter som skulle finnas kvar i de tre städerna inte fick betraktas som en temporär lösning så som regeringen tänkt sig. Det måste ligga i SJ:s intresse att utveckla dessa enheter till aktiva serviceenheter för näringslivet i de berörda regionerna. SJ har här möjligheter att bygga upp moderna marknadsinriktade försäljningskontor som kunde bilda mönster för övriga distrikt. Utskottet vill understryka vikten av att så sker.

Vad sålunda i det föregående anförts torde i väsentliga delar tillgodose syftet med motionen 1973:736, vari yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att nedläggning i princip inte må förekomma vare sig av järnvägslinje eller busslinje på landsväg i avvaktan på resultatet av den nämnda trafikplaneringen samt att kostnaderna för olönsamma busslinjer på landsbygden skall bestridas av staten och ej överlastas på kommunerna.

Detsamma gäller syftet med motionen 1973:309, vari yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att i avvaktan på den trafikpolitiska utredningens förslag omedelbara åtgärder vidtas för att öka järnvägarnas konkurrenskraft och ge dem större möjlighet att ge allmänheten en fullgod service — allt enligt ett av motionärerna i 10 punkter angivet program samt motionen 1973:738, vari såvitt nu är i fråga, yrkats att riksdagen anhåller att SJ:s verksamhet genom olika av motionärerna angivna åtgärder snabbare anpassas till de krav på service som SJ:s kunder ställer.

Vidare synes i viss mån kunna tillgodoses syftet med yrkandena i motionen 1973:735 om särskild utredning angående möjligheterna att efter angivna riktlinjer snarast införa enhetskort inom SJ:s verksamhetsområde och i motionen 1973:1363 om att försöksverksamhet med ett prisbilligt årskort gällande på SJ:s tåg och bussar skyndsamt kommer till stånd.

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

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. att riksdagen

a. i anledning av motionerna 1973:88 och 1973:310, punkten 1, i de delar nämnda motioner inte berörs under punkten 1 ovan, samt motionerna 1973:738, punkten 6, 1973:760, 1973:764 och 1973:1371 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande sådant tilläggsdirektiv till direktiven för den trafikpolitiska utredningen att även luftfartens roll i den framtida trafikpolitiken prövas,

b. hos Kungl. Maj:t hemställer att motionen 1973:88, såvitt den inte berörs under punkterna 1 och 2a ovan, samt motionerna 1973:48, 1973:310, punkterna 2 och 3, 1973:737, 1973:738, punkterna 3 och 4, 1973:747, 1973:750 och 1973:770 överlämnas till den trafikpolitiska utredningen,

c. i anledning av motionerna 1973:309, 1973:735, 1973:736, 1973:738, punkten 1, och 1973:1363 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande de i motionerna upptagna frågorna om SJ:s investeringar och taxepolitik, m. m.,

3. beträffande förslag syftande till att *bryta med 1963 års trafikpolitik* av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Av utskottets" och slutar med "till stånd" bort ersättas med text av följande lydelse:

De av trafikplaneringsutredningen redovisade prognoserna för trafikutvecklingen för 1970-talet understryker med skärpa nödvändigheten av en ändrad trafikpolitik i vårt land. En fortsatt utveckling enligt nuvarande mönster kan inte försvaras. Speciellt prognoserna för bilismen och trafiken på vägarna gör detta än tydligare. Den ökande bilismens avigsidor, innebärande allt fler trafikolyckor, ökad miljöförstöring, mera asfaltering av Sverige kommer att ännu starkare markeras. De redovisade prognoserna torde ha bidragit till regeringens trafikpolitiska utspel sommaren 1972 då en ny trafikpolitisk utredning aviserades.

I motionen 1973:479 påminner motionärerna om att vpk har kritiserat 1963 års trafikpolitik alltsedan dess tillkomst. Denna kritik har framförts i åtskilliga riksdagsmotioner och även utanför riksdagen. Vpk har krävt att den nuvarande trafikpolitiken, baserad på kravet om företagsekonomisk lönsamhet och fri konkurrens trafikgrenar och trafikföretag emellan, skall ersättas med en trafikpolitik grundad på samhällsekonomiska bedömningar. Nya riktlinjer har krävts, riktlinjer som bl. a. tar hänsyn till sociala och regionalpolitiska behov och till miljövårds-

intressen. Motionärerna finner det därför glädjande att regeringen nu tillsatt en ny trafikpolitisk utredning, vars direktiv i viss utsträckning går deras krav till mötes. Utredningsdirektiven tyder inte på ett upprivande av 1963 års beslut, men centrala delar av den nuvarande trafikpolitiken avses behandlas på ett sätt som kan leda till ett brytande med de nuvarande trafikpolitiska riktlinjerna.

Utskottet anser i likhet med motionärerna att radikala åtgärder måste till för att bryta den hittillsvarande utvecklingen inom trafikpolitiken. De negativa effekterna av den ökande bilismen måste motarbetas. En starkare satsning måste ske på miljövänligare transportmedel. Härav följer att större uppmärksamhet nu måste ägnas åt att förbättra kollektivtrafikens villkor. Utskottet delar motionärernas uppfattning att bildande av s. k. länsbolag för kollektivtrafik skulle kunna bidra till förbättrade möjligheter för kollektivtrafiken och att även den spårbundna kollektivtrafiken måste uppmärksammas. De upprepade taxehöjningarna vid SJ har verkat mycket negativt i vad gäller SJ:s möjligheter att hävda sig inom persontrafiken. SJ:s taxor skall behandlas med förtur av den trafikpolitiska utredningen – i avvaktan på utredningens resultat bör inga ytterligare taxehöjningar vid SJ ske. I städernas inneområden måste bilfria zoner i ökad utsträckning skapas. Den tunga trafiken måste så långt det är möjligt föras över från landsväg till järnväg. Ett program för överförande av tung trafik från landsväg till järnväg bör utformas. Även sjö- och kanalfarten, vilken är betydligt miljövänligare än landsvägstrafiken, bör med i bilden.

Utskottet delar vidare uppfattningen att vid undersökningar av de trafiksvaga järnvägarna effekterna för berörda bygder av en järnvägsnedläggelse bör ingå som en del. En samhällsekonomisk riktig bedömning av följderna av en järnvägsnedläggelse kan inte bara ta hänsyn till de alternativa transportmedel som står till buds. Sociologiska undersökningar av detta slag kan vara av värde vid ställningstaganden till fortsatta järnvägsnedläggningar.

dels utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. att riksdagen med bifall till motionen 1973:479, punkten 1, hos Kungl. Maj:t hemställer, att följande i motionen berörda frågor, syftande till att bryta med 1963 års trafikpolitik och övergå till en ny trafikpolitik, hänskjuts till den tillsatta trafikutredningen för övervägande:
   a) åtgärder enligt i motionen skisserad riktning i syfte att överföra tung godsbefordran från landsväg till järnväg,
   b) förbättringar av kollektivtrafiken, bl. a. genom bildande av länsbolag,
   c) förbud mot taxehöjningar inom SJ:s trafikområde i avvaktan på trafikutredningens ställningstagande i taxefrågan,
   d) genomförandet av sociologiska undersökningar av järnvägsnedläggningars effekter i skilda delar av landet,

4. beträffande *s. k. trängselavgift* av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Clarkson (m) och Torwald (c) som anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 14 som börjar med "I avvaktan på resultatet av det utredningsarbete" och slutar med "denna motion" bort ha följande lydelse:

Utskottet vill i anledning härav framhålla att trafikseparering, trafikplanering som omöjliggör genomfartstrafik samt parkeringsavgifter är metoder som användes för att begränsa trafiken med privatbilar i tätorternas centrala delar till en nivå som är acceptabel från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. En annan metod som diskuterats i olika sammanhang under senare år är förenämnda trängselavgifter. Utformningen av sådana avgifter kan göras på olika sätt. Kommuner som önskar bedriva en försöksverksamhet på detta område kan emellertid inte göra detta, då gällande lagstiftning lägger hinder i vägen. Utskottet anser därför att man bör överväga att ändra lagen så att införande av gatuavgift för rullande trafik blir möjlig för kommun som så önskar.

dels att utskottets hemställan under 7 b bort ha följande lydelse:

7 b. i anledning av motionen 1973:1369 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande den i motionen begärda författningsändringen för att möjliggöra införande av s. k. trängselavgift,

5. beträffande formerna för en *samordnad satsning på kollektivtrafikteknik* av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Clarkson (m) och Torwald (c) som anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 14 som börjar med "I sitt" och slutar med "aktuella motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

I sitt betänkande 1971:6 (jfr TU 1972:18) ägnade utskottet härmed sammanhängande frågor en ingående behandling och redogjorde bl. a. för innehållet i en inom Svenska utvecklings AB utarbetad promemoria i ämnet. I anslutning härtill framhöll utskottet att det är angeläget att en effektiv uppföljning sker av berörda frågor såväl inom utvecklingsbolaget som i övrigt.

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

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

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

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

dels utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. att riksdagen i anledning av motionen 1973:308 hos Kungl. Maj:t begär utredning och förslag beträffande formerna för en samordnad satsning på kollektivtrafikteknik,

Särskilt yttrande

i anledning av motionen 1973:48 rörande *inlandsbanan* av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anfört:

De i motionen 1973:48 framförda förslagen angående upprustning av inlandsbanans banvall och vagnpark är väl motiverade och bör bli föremål för uppmärksamhet av den trafikpolitiska utredningen. I motionen påpekas att banunderhållet är eftersatt i sådan grad, att man tvingats nedsätta hastigheten till 80 km/tim på huvuddelen av banan. De motorvagnar som används är också starkt nedslitna.

De i motionen framförda synpunkterna rimmar väl med vad som anförts av den av järnvägsmän utefter inlandsbanan bildade fackliga kommittén för inlandsbanans bevarande. Den har framhållit att nya och bättre motorvagnar måste anskaffas och att en upprustning av banan måste komma till stånd för att möjliggöra bättre och snabbare reseförbindelser på inlandsbanan. Denna bana med sidolinjer har varit och är fortfarande en ryggrad för det ekonomiska och kulturella livet i det norrländska inlandet, framhåller kommittén.