

Nr 8**Trafikutskottets betänkande med anledning av motioner angående den statliga trafikpolitiken, m. m.****Motionerna**

I motionen 1975:55 av herr Torwald (c) och fru Tillander (c) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om utredning och förslag beträffande statsbidrag till investeringar för förbättrad spårvägstrafik i Göteborg och Norrköping liksom till andra investeringar för att främja kollektivtrafik i övrigt.

I motionen 1975:170 av herr Olsson i Järvsö m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller att åtgärder vidtas i samråd med SJ i avsikt 1. att persontrafiken på bandelen Ljusdal–Hudiksvall fortsätts och upprustas, 2. att ytterligare en motorvagnslinje inrättas mellan Ljusdal och Gävle, 3. att samtliga snälltåg gör uppehåll för resandes av- och påstigning i Ljusdal samt att ytterligare ett snälltågspår gör uppehåll i Järvsö.

I motionen 1975:173 av fru Tillander m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär utredning och förslag angående frågan om statsbidrag till kommun för anordnande av trådbusstrafiknät.

I motionen 1975:189 av herr Wååg m. fl. (s, c) hemställs att riksdagen som sin mening uttalar att som en regionalpolitisk stödåtgärd en vid primärt centrum belägen flygplats med reguljär linjetrafik och utrustad för jettrafik samt med minst 14 000 passagerare per år skall på framställning av kommun vara primärflygplats.

I motionen 1975:212 av herr Ericson i Örebro m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär en skyndsam översyn och redovisning av möjligheterna att under den närmaste tioårsperioden satsa väsentligt ökade belopp på en snabb upprustning av vägar och järnvägar.

I motionen 1975:215 av fru Jonäng m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär en översyn av principerna för tillståndsgivning för fjärrbusstrafik i syfte att åstadkomma en tillfredsställande transportförsörjning för landets alla delar.

I motionen 1975:274 av herr Magnusson i Kristinehamn m. fl. (vpk) föreslås att riksdagen uttalar sig för införande av kommunikationsradio vid utformningen av den kollektiva trafikservicen i glesbygden och hos regeringen hemställer om en skyndsam prövning av denna fråga.

I motionen 1975:275 av herr Nilsson i Agnäs (m) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att den beslutade utbyggnaden av ostkustbanan norrut från Härnösandsområdet av arbetsmarknads- och trafikpolitiska skäl snarast påbörjas.

I motionen 1975:367 av herr Bohman m. fl. (m) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandena A 1-3 och 6-7), att riksdagen A. hos regeringen anholder 1. att regeringen ger trafikpolitiska utredningen till känna vad i motionen anförts angående den framtida statliga trafikpolitiken; 2. att motionen i vad avser sambandet mellan trafikpolitik och regionalpolitik överlämnas till trafikpolitiska utredningen för beaktande; 3. om åtgärder för att möjliggöra köp av genomgående biljetter för resor som sker med olika transportmedel; 6. att vad som i motionen anförts beträffande taxesystemet vid SJ ges den trafikpolitiska utredningen till känna; 7. om en förutsättningslös utredning angående det svenska inrikesflygets framtida organisation.

I motionen 1975:372 av herr Hermansson m. fl. (vpk) föreslås att riksdagen beslutar hemställa hos regeringen 1. dels att anvisningar som garanterar handikappanpassning vid byggnation av kollektivtransportmedel och anläggande av hållplatser utfärdas, 2. dels att i motionen anförda synpunkterna överlämnas till utredningen beträffande vissa frågor rörande det allmänna kommunikationsväsendets anpassning till de handikappades behov för beaktande.

I motionen 1975:374 av herrar Lundgren (s) och Jadestig (s) föreslås att riksdagen beslutar att hemställa om en utredning av charterbolagens verksamhet i syfte att skärpa kraven på tillförlitlighet och säkerhet.

I motionen 1975:560 av herr Boström m. fl. (s) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandet 2), att riksdagen som sin mening uttalar att nu gällande restriktioner inom statens järnvägar beträffande investeringar och nyanställningar bör omprövas i de fall detta kan vara regionalpolitiskt motiverat.

I motionen 1975:561 av herr Börjesson i Falköping (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär åtgärder i syfte att uppnå sådana ändringar i SJ:s godstaxor att orättvisorna gentemot mindre orter avlägsnas.

I motionen 1975:563 av herr Börjesson i Falköping (c) och herr förste vice talmannen Bengtson (c) hemställs att riksdagen hos regeringen anholder om att förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik av den 25 oktober 1940 kompletteras med skärpta föreskrifter om inom vilken tid tillståndet skall begagnas för linjetrafik sedan det utfärdats.

I motionen 1975:564 av herr Fagerlund m. fl. (s) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en bättre samordning av de statliga transportföretagens verksamhet inom ramen för den regionala trafikplaneringen.

I motionen 1975:566 av herr Gustafsson i Säfle m. fl. (c) hemställs att riksdagen beslutar att hos regeringen begära att en parlamentarisk utredning tillsätts med uppgift att framlägga en plan över den framtida utbyggnaden av inre vattenvägar.

I motionen 1975:567 av herr Gustavsson i Nässjö m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att försöksverksamhet med bättre komfort och större turtäthet för tågresenärer påbörjas på sträckan Nässjö–Hultsfred–Oskarshamn.

I motionen 1975:569 av herrar Helén (fp) och Fälldin (c) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–3), 1. att riksdagen hos regeringen begär a. att i avvaktan på den trafikpolitiska utredningens förslag omedelbara åtgärder vidtas för att öka järnvägarnas konkurrenskraft och ge dem större möjligheter att ge allmänheten en fullgod service, innebärande bl. a. försök med pris-sänkningar på vissa sträckor, förbättrad regional och lokal trafik, chartervagnar i tåg, förbättrad sovvagnsservice, förbättrad marknadsföring, b. att den s. k. snittaxan avskaffas vid kombinerade järnvägs- och bussresor i de fall då SJ använder buss i stället för tåg, c. att SJ:s tioårsplan över behovet av investeringar omarbetas till ett aktionsprogram i syfte att ge SJ en väsentligt ökad del av såväl person- som godstrafiken i landet i enlighet med vad som anförs i motionen, 2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att inga nedläggningar av järnvägar mot berörda kommuners vilja får göras i avvaktan på resultatet av pågående utredningsarbete, 3. att riksdagen ger regeringen till känna att verksamheten inom SJ bör inriktas på förbindelser med särskilda snabbtåg som kan kraftigt reducera nuvarande restider.

I motionen 1975:577 av herr Nilsson i Kalmar m. fl. (s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att t. ex. genom transportforskningsdelegationen låta utreda riktlinjer för den framtida väg- och transportplaneringen, varvid de synpunkter som ovan framförts om regionalpolitiska hänsynstagen och skillnaderna i den totala trafikkapaciteten blir beaktade.

I motionen 1975:587 av herr Strömberg i Botkyrka m. fl. (fp) hemställs att riksdagen hos regeringen begär utredning om möjligheterna att införa ett system med snabbtåg i en ringlinje runt Mälaren.

I motionen 1975:589 av herrar Torwald (c) och Johansson i Hållsta (c) hemställs att riksdagen hos regeringen anholder att direktiven till trafikpolitiska utredningen kompletteras i enlighet med vad som anges i motionen.

I motionen 1975:841 av herrar Gustafsson i Säfle (c) och Norrby (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär utredning och förslag om modernisering och upprustning av Säfle kanal.

I motionen 1975:853 av herr Mattsson i Skee m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos regeringen anholder om sådan ändring av förordningen om tillstånd

till linjetrafik att tillstånd, beviljat till trafikföretag, övergår till kommun om företaget begär och erhåller bidrag för att trafikera den sträcka som avses med tillståndet.

I motionen 1975:1435 av herrar Andersson i Nybro (c) och Svanström (c) hemställs att riksdagen begär att regeringen föreskriver 1. att taxorna i syfte att öka resandet på det trafiksvaga järnvägsnätet baseras på den marginalkostnad som SJ åsamkas för en tillkommande trafikant, 2. att SJ skall utforma taxorna på affärsbanenätet med inriktning på en 50-procentig taxesänkning för sådana veckoturer där mindre än 50 procent av den tillgängliga kapaciteten är utnyttjad eller så mycket att järnvägarna används i tillfredsställande omfattning.

I motionen 1975:1436 av herr Andersson i Nybro m. fl. (c) hemställs att riksdagen beslutar 1. att uttala att SJ:s investeringar på järnvägsnätet i ökad utsträckning inriktas på regioner som är eftersatta från kommunikations-synpunkt och är i behov av regionalpolitiska åtgärder, 2. att uttala att SJ:s planerade försök med höghastighetståg även bör omfatta linjen från Kalmar med anknytning till stambanan.

I motionen 1975:1439 av herr Boo m. fl. (c) hemställs att riksdagen beslutar dels uttala att ytterligare upprivning av järnvägsspår inom Dalarna inte skall ske, dels i övrigt ge regeringen till känna vad som anförts i motionen.

I motionen 1975:1441 av herrar Carlström (fp) och Ångström (fp) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att de kommersiella distriktsenheterna i Växjö, Umeå och Borås utbyggs i syfte att åstadkomma en aktivering av försäljnings- och serviceverksamheten i dessa områden.

I motionen 1975:1444 av herr Fransson m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att förslag framläggs om att tillståndsgivningen för den lokala trafiken överförs från länsstyrelserna till kommunerna, att riksdagen beslutar att kommunerna får lagfäst rätt att fastställa taxor och turlistor för den lokala kollektiva trafiken.

I motionen 1975:1447 av herr Fälldin m. fl. (c) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 2), 1. att riksdagen uttalar sig för en sådan utformning av trafikpolitiken att en viss grundläggande försörjning med kollektiv trafik med statligt kostnadsansvar ordnas i hela landet och på lika villkor i den mån regionalpolitiska skäl inte föranleder en annan ordning, 2. att riksdagen som sin uppfattning uttalar att nedläggning av järnvägsstationer mot berörda kommuners vilja inte får komma till stånd i avvaktan på resultatet av pågående utredningsarbete.

I motionen 1975:1448 av herr Gillström (s) föreslås att riksdagen beslutar 1. att den statliga priskontrollen över kommunernas taxesättning för kollektivtrafiken upphävs, 2. att kommunerna ges möjlighet till insyn och inflytande i de trafikföretag, vilkas verksamhet subventioneras av kommu-

nerna, 3. att sådana regler bör utarbetas att ett trafikföretags verksamhet helt kan övertas av en kommun, vars subvention ger en kostnadstäckning av minst 50 procent.

I motionen 1975:1451 av herr Granstedt m. fl. (c) föreslås att riksdagen anholder hos regeringen att planeringen för lokalisering av post- och SJ-terminal till Västerjärva avbryts och att annan lokalisering utreds.

I motionen 1975:1454 av herr Helén m. fl. (fp) hemställs, såvitt nu är i fråga (tyrkandena 2 och 3), 2. att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande den trafikpolitiska utredningens arbete i fråga om SJ, 3. att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande riktlinjerna för trafikpolitiken.

I motionen 1975:1455 av herr Henmark (fp) hemställs att riksdagen beslutar 1. att förslag till inskränkningar i SJ-verksamhet som omfattar avbemannning av stationer eller inskränkning i stationers serviceverksamhet skall handläggas på sätt som angivits i motionen, 2. att genomförande av de förslag som i höstas framlades i SJ:s olika distrikt uppskjuts i avvaktan på ny prövning enligt ovan.

I motionen 1975:1456 av herr Hermansson m. fl. (vpk) föreslås 1. att riksdagen uttalar a. att anslaget för bibehållande av olönsamma järnvägsstationer bör ses över i syfte att åstadkomma en betydande uppjustering, b. att kravet på SJ om företagsekonomisk lönsamhet vid ställningstagande till service av s. k. olönsam karaktär bör mildras, c. att taxesänkningar vid SJ enligt i motionen framförda synpunkter snarast bör komma till stånd, d. att en planering av bilismens framtida utveckling bör bli föremål för uppmärksamhet i samband med det pågående utredningsarbetet, e. att ett program för tung lastbilstrafiks överförande från landsväg till järnväg, bl. a. genom åtgärder föreslagna i motionen, snarast bör komma till stånd, f. att statsbidragsbestämmelser för byggande och drift av anläggningar och trafikmedel i kollektivtrafik utfärdas i enlighet med vad i motionen framhållits samt att statsbidragsbestämmelser utfärdas även för byggande av cykelleder, 2. att motionens synpunkter i övrigt överlämnas till trafikpolitiska utredningen för beaktande.

I motionen 1975:1460 av herr Hörberg (fp) hemställs att riksdagen hos regeringen begär att försöksverksamhet beträffande anropsstyrd busstrafik (taxibuss) får statligt finansiellt stöd.

I motionen 1975:1463 av herr Jonsson i Alingsås m. fl. (fp,c,vpk) hemställs 1. att riksdagen beslutar att regeringen tillsätter en parlamentarisk arbetsgrupp med inslag från berörda verk och fackliga organisationer för att åstadkomma ett bättre samarbete mellan de statliga kommunikationsverken, 2. att riksdagen uttalar att ytterligare järnvägsnedläggelser icke får göras innan pågående trafikpolitiska utredningar slutfört sitt uppdrag.

I motionen 1975:1466 av fru Jonäng (c) och herr Björk i Gävle (c) hemställs 1. att riksdagen hos regeringen begär en översyn av kommunikationerna i Gävleborgs län i syfte att uppnå den regionala trafikplaneringens målsättning, 2. att riksdagen uttalar att samråd alltid bör ske med berörda kommuner och SJ-befattningshavare, såsom tågbefäl, innan nedläggning eller indragning av trafikförbindelser sker.

I motionen 1975:1468 av herrar Karlsson i Mariefred (c) och Sundkvist (c) hemställs att riksdagen beslutar att ge regeringen till känna de synpunkter på kommunikationsfrågorna inom en region av den typ Södermanlands län representerar som framförts i motionen.

I motionen 1975:1474 av herrar Lindahl i Hamburgsund (fp) och Jonsson i Alingsås (fp) hemställs att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om indragningar och avbemannning av järnvägsstationer.

I motionen 1975:1494 av herr Olsson i Järvsö m. fl. (c) hemställs att riksdagen begär att regeringen i samråd med trafikföretagen skyndsammast genomför ett åtgärdsprogram för ökat resande med kollektiva trafikmedel enligt vad som i motionen angivits.

I motionen 1975:1499 av herr Stjernström (c) hemställs att riksdagen ånyo hos regeringen kräver att omedelbara åtgärder vidtas för upprustning av inlandsbanan i avvaktan på trafikpolitiska utredningens mera definitiva resultat.

I motionen 1975:1500 av herrar Stjernström (c) och Åsling (c) hemställs att riksdagen begär att regeringen tar initiativ till att en flygförbindelse mellan Östersund och Trondheim inrättas.

I motionen 1975:1501 av herrar Stjernström (c) och Åsling (c) hemställs 1. att riksdagen som sin mening uttalar att försämringar i försörjningen med tågtrafik inte får komma till stånd och att kostnader – inkl. kostnader för det i motionen nämnda rabatteringsförsöket – som eventuellt inte kan täckas inom ramen för bidraget till icke lönsam trafik skall bestridas genom nedsättande av kravet på företagsekonomisk förräntning inom verket, 2. att riksdagen begär att regeringen undanröjer de hinder SJ anser sig ha för att avskaffa snittaxan.

I motionen 1975:1507 av herr Torwald m. fl. (c) hemställs att riksdagen som sin mening uttalar att SJ skall lämna ut det material som trafikpolitiska utredningen behöver för att kunna fullgöra sitt uppdrag på ett tillfredsställande sätt.

Utskottet

Allmänna riktlinjer för den framtida trafikpolitiken, m. m.

I *motionen 212* framhålls – mot bakgrunden av kommunikationsförhållandena i Örebro län – att det med hänsyn till transporterens betydelse för näringslivets utbyggnad och lokalisering är ytterst angeläget att en satsning görs under det närmaste årtiondet på att förbättra kommunikationerna.

Det är sålunda enligt motionärerna rimligt att överväga de samhällsekonomiska vinster som kan göras genom en målmedveten satsning på att förstärka vägnätet och statens järnvägar under det närmaste årtiondet. En sådan investeringsverksamhet kan ge säkra arbetsplatser åt många samtidigt som de allmänna förutsättningarna för en decentraliserad industriell expansion förbättras. Under hänvisning härtill hemställs att riksdagen hos regeringen begär en skyndsam översyn och redovisning av möjligheterna att under den närmaste tioårsperioden satsa väsentligt ökade belopp på en snabb upprustning av vägar och järnvägar.

I *motionen 367* framhålls att samhället har ansvar för att tillfredsställande transportmöjligheter kan erbjudas näringslivet och medborgarna samt att trafiken utförs till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad.

En grundtanke i 1963 års trafikpolitik är enligt motionen att en fri konkurrens är ägnad att leda till en fördelning av transportarbetet på olika transportmedel som medför lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. För sådana transporter där järnvägen eller linjeflyget av ekonomiska eller trafiktekniska skäl har ensamrätt saknas emellertid alltför effektiv priskonkurrens.

Diskussionen om transportpolitikens lämpliga utformning bör ha sin utgångspunkt i samhällets samlade transportbehov snarare än i de enskilda trafikföretagens situation. Trafikpolitikens mål får inte vara att skydda det ena eller andra trafikmedlet mot en prispressande konkurrens eller att dämpa något annat trafikmedels utveckling. Trafikapparatusens utformning måste sålunda enligt motionärerna styras av medborgarnas fria val. I de fall där människornas och företagens efterfrågan inte är tillräcklig för att vidmakthålla en trafik som samhället från andra synpunkter anser nödvändig bör staten träda in. Det är vidare enligt motionärerna nödvändigt att aktivt verka för överensstämmelse mellan trafikpolitiken och regionalpolitiken. Ett samlat grepp måste tas över trafik- och regionalpolitiken så snart som möjligt. Ett interregionalt persontrafiksystem måste skapas som ger alla län i huvudsak likvärdiga kontaktmöjligheter. Inrikesflyget måste självklart spela en mycket central roll i ett sådant system, men det bör inte tas för givet att den nuvarande företagsstrukturen och de nuvarande ägarförhållandena är lämpligast. Det svenska inrikesflygets organisation bör förutställningslöst utredas i syfte att genom ett större inslag av konkurrens stimulera flygtrafikens utveckling.

Mot bakgrund av det anförda hemställs slutligen att riksdagen hos regeringen anhåller att regeringen ger trafikpolitiska utredningen till känna

vad i motionen anförts angående den framtida statliga trafikpolitiken, att motionen i vad avser sambandet mellan trafikpolitik och regionalpolitik överlämnas till trafikpolitiska utredningen för beaktande samt att en förutsättningslös utredning kommer till stånd angående det svenska inrikesflygets framtida organisation.

I *motionen 1447* understryks att staten skall ha kostnadsansvaret för en grundläggande försörjning med kollektiva kommunikationer i hela landet. Det förordas att huvuddelen av de kollektiva kommunikationerna skall organiseras i ett *riksnät* vari olika trafikslag och trafikutövare är inordnade. Utvecklingen av ett riksnetz innebär att en försörjning med kollektiv person- och godsbefordran garanteras i orter av olika storlek och struktur. Riksdagen skall ange de normer för trafiken för vilka staten har kostnadsansvaret. Utifrån dessa normer skall planeringen ske av trafiken på riksnivå och regional nivå. Nära samarbete förutsätts i planeringen då det gäller att skapa ett så långt möjligt sammanhängande trafiknät. Motionen utgår även från att jämlikhet kommer att skapas i den nya trafikpolitiken vad avser taxebereäkningen. Sålunda bör enhetlig taxa komma till användning oavsett om olika trafikslag och trafikföretag ombesörjer resa eller frakt för en viss sträcka. Under hänvisning härtill hemställs slutligen att riksdagen uttalar sig för en sådan utformning av trafikpolitiken att en viss grundläggande försörjning med kollektiv trafik med statligt kostnadsansvar ordnas i hela landet och på lika villkor i den mån regionalpolitiska skäl inte föranleder en annan ordning.

I *motionen 1454* framhålls att den nuvarande trafikpolitiken är bristfällig. Den har inte klarat målsättningen att ge en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar. I motionen redovisas principiella synpunkter som bör ligga till grund för den nya trafikpolitik som förbereds inom en rad utredningar som inom kort kommer att lämna sina förslag. Krav framförs således på en trafikpolitisk ramhushållning och en integrerad transportteknik. En detaljreglering av de olika trafikmedlens verksamhet avvisas. Järnvägs- trafiken anses böra ges bättre konkurrensförutsättningar. I motionen framhålls att den trafikpolitiska utredningen givetvis måste få tillgång till allt det material inom SJ som behövs för att utredningen enligt sina direktiv skall kunna beakta SJ:s kostnadsstruktur, marknadsförhållanden och servicemöjligheter vid utformningen av ett nytt taxesystem. SJ:s obenägenhet att ge utredningen full insyn i detta hänseende kritiscras. Särskild uppmärksamhet måste enligt motionen riktas på luftfartens problem. Vidare understryks sjöfartens väsentliga roll i transportpolitiken och pekas på behoven av förbättrade finansieringsmöjligheter för den mindre och medelstora sjöfarten, samordning mellan sjö- och landtransporter samt bättre service till sjöfarten genom sjömätning. Slutligen begärs i motionen att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande den trafikpolitiska utredningens arbete i fråga om SJ samt vad i motionen anförts beträffande riktlinjerna för trafikpolitiken.

I sitt betänkande 1974:8 – angående den statliga trafikpolitiken m. m. – erinrade utskottet om det omfattande utredningsarbete som pågår på det trafikpolitiska området genom bl. a. den trafikpolitiska utredningen, trafikplaneringsutredningen, kollektivtrafikutredningen och utredningen avseende regionalt gällande generella trafikrabatter (50-kortsutredningen) samt länsstyrelsernas regionala trafikplaneringsarbete. I anslutning härtill konstaterades också att innehållet i direktiven för den förstnämnda utredningen – var till även hänvisas i årets budgetproposition – i väsentliga delar innebar ett tillgodoseende av vissa motionsledes anförda synpunkter. Utskottet förutsatte också att i vissa avseenden utredningens arbete utvidgades i enlighet med motionärernas yrkanden. Då utskottet även i övrigt ansåg de i en rad motioner anförda synpunkterna vara av väsentlig betydelse för det fortsatta utredningsarbetet på det trafikpolitiska området föreslog utskottet att motionerna överlämnades till den trafikpolitiska utredningen och trafikplaneringsutredningen för deras överväganden. Riksdagen beslöt i enlighet härmed (rskr 1974:230) samt gav Kungl. Maj:t till känna även vad utskottet i övrigt anfört beträffande främst SJ:s verksamhet samt dess investerings- och taxepolitik m. m.

Såsom av budgetpropositionen framgår har länsstyrelserna under november och december månader år 1974 avgett sina slutliga förslag till trafikplaner. I fråga om den fortsatta behandlingen av dessa är avsikten, enligt propositionen, att de skall utvärderas och avstämmas för att kunna nyttiggöras i det fortsatta trafikpolitiska utrednings- och utvecklingsarbetet. Vissa delförslag från den trafikpolitiska utredningen har också aviserats. Vidare beräknas kollektivtrafikutredningen under den närmaste tiden slutföra sitt arbete. Förslag förväntas även från kommittén för den långsiktiga vägplaneringen liksom från 50-kortsutredningen.

Under senare delen av år 1974 har av kommunikationsministern gjorts vissa uttalanden rörande nedläggning av trafiksvaga bandelar m. m. som ej torde stå i överensstämmelse med riksdagens tidigare uttalanden härom. Av SJ:s petita för budgetåret 1975/76 framgår vidare att SJ anser sig kunna verkställa riksdagens beslut i vad avser vissa taxefrågor m. m. endast därest särskilda medel härför ställs till förfogande – vilket dock redan avvisats av såväl regeringen som riksdagen.

Mot bakgrund bl. a. av det anförda har utskottet vid sin behandling av de vid årets riksdag väckta motionerna funnit det vara angeläget att ånyo fästa regeringens uppmärksamhet på vissa frågor rörande den statliga trafikpolitiken – för beaktande vid prövningen av de förslag som olika trafikpolitiska utredningar avser att lägga fram under året.

Den nuvarande trafikpolitiken är som både kommunikationsministern och motionärerna framhållit bristfällig och har inte klarat den trafikpolitiska målsättningen att ge en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar. Det är därför angeläget att det pågående utredningsarbetet på det trafikpolitiska området snarast resulterar i förslag som är bättre ägnade att uppfylla detta syfte.

Avgörande beslut om den långsiktiga trafikpolitiken måste komma till stånd inom en snar framtid. Samhället måste därvid ha ansvar för att tillfredsställande transportmöjligheter kan erbjudas näringslivet och medborgarna till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. En effektivare och mera långtgående samordning än f. n. med regional- och lokaliseringsspolitiken – på grundval av samhällsekonomiska värderingar och med hänsynstaganden till arbetsmarknads- och miljöpolitiska synpunkter – måste också komma till stånd. Härvid kommer självfallet även planerings- och utvecklingsfrågor med avseende på privatbilismen att aktualiseras.

Ansvaret för en grundläggande försörjning med kollektiva kommunikationer i hela landet bör åvila staten. Huvuddelen av dessa kommunikationer bör organiseras i ett för hela landet omfattande nät, vari olika trafikslag och trafikutövare inordnas. Härigenom skall en grundläggande försörjning med kollektiv person- och godsbefordran garanteras i orter av olika storlek och struktur. Trafikpolitiken bör således som kommunikationsministern nyligen framhållit grundas på principen att utjämna skillnaden i sociala och ekonomiska hänseenden mellan enskilda eller grupper av människor såväl inom som mellan olika regioner.

Riksdagen bör ange de principer för trafiken för vilka staten har kostnadsansvaret. Utifrån dessa principer skall planeringen ske av trafiken på riksnivå och regional nivå. Nära samarbete förutsätts i planeringen då det gäller att skapa ett sammanhängande trafiknät. I vad avser taxeberäkningen bör – inte minst ur jämlikhetssynpunkt – så långt möjligt enhetlig taxa komma till användning oavsett om olika trafikmedel och trafikföretag ombesörjer resa eller frakt för en viss sträcka.

Detta torde i sin tur innebära att det strikta företagsekonomiska kostnadsansvaret i större utsträckning måste ersättas med ett kostnadsansvar som baseras på samhällsekonomiska avvägningar. Samhället måste som följd härav i sin planering beräkna tillräckliga resurser eller ramar för att en tillfredsställande transportförsörjning skall kunna uppnås. Inom dessa bör de olika trafikutövarna ges möjligheter att i marknadsmässiga former göra sig gällande efter sina förutsättningar.

Det bör också ankomma på regeringen att närmare överväga och lägga fram förslag rörande formerna för den *samordning* mellan olika trafikgrenar och deras planering m. m. som nu erfordras. I samband härmed bör närmare prövas hur de i motionerna 564 och 1463 aktualiserade frågorna rörande en bättre och mera effektiv *samverkan* – i samråd med bl. a. fackliga organisationer – mellan de olika statliga affärsverken i vad avser planering, pris- och taxesättning samt verksamheten i övrigt på såväl central som regional och lokal nivå lämpligen skall kunna åstadkommas. Utskottet anser i likhet med motionärerna att de nuvarande förhållandena på detta område ej är tillfredsställande.

Den *integrerade trafikpolitik*, som enligt det anförda bör eftersträvas, 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 dessa aspekter i möjligaste mån lika konkurrens mellan trafikmedel och trafikföretag.

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

Såsom i motionen 212 framhållits bör därvid en målmedveten och kraftig satsning under det närmaste årtiondet göras på att förstärka *vägnätet* och *statens järnvägar*. Vad beträffar vägarna vill utskottet i sammanhanget hänvisa till sina uttalanden i betänkandet TU 1975:1 om att riktlinjer för den fortsatta vägplaneringen samt ett långsiktigt program för den framtida vägpolitiken senast under år 1976 bör föreläggas riksdagen.

Vad beträffar *luftfarten* konstaterade utskottet i sitt betänkande 1974:8 att de allmänna betingelserna för denna naturligen torde komma att behandlas av den trafikpolitiska utredningen i anslutning till frågan om det trafikpolitiska kostnadsansvaret. Frågan om luftfartens trafikuppgifter i förhållande till andra trafikgrenar kunde förväntas komma att närmare behandlas av trafikplaneringsutredningen. Utskottet ansåg sig vidare kunna utgå från att såväl inrikesflygets pris- och taxefrågor som luftfartsfrågorna i deras helhet komme att i lämpligt sammanhang bli föremål för särskild utredning.

Som framgår av ett interpellationssvar den 6 december 1974 har f. ö. AB Aerotransports (ABA) arbetsutskott i samråd med SAS' och Linjeflygs styrelser igångsatt en utredning om ändamålsenliga former för samarbete mellan SAS och Linjeflyg beträffande de svenska inrikeslinjerna i syfte att utjämna förutsättningarna för de båda företagens lönsamhet. Arbetet avses skola bedrivas med sikte på snara lösningar.

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 liksom önskvärldheten av en mera energisnål trafik 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.

En förutsättning för att järnvägarna skall kunna hävda sig i konkurrensen är att det görs en ordentlig omprövning från samhällsekonomiska utgångspunkter av principerna för SJ:s verksamhet och att även den hittillsvarande beräkningsmetodiken beträffande de olönsamma bandelarna omprövas.

Utskottet vill i anslutning härtill erinra om att den trafikpolitiska utredningen bl. a. har till uppgift att vid utformningen av ett nytt taxesystem beakta *SJ:s kostnadsstruktur*, marknadsförhållanden och servicemöjligheter. Det borde då vara självklart att en utredning som har dessa uppgifter måste ha full insyn i kostnadsstrukturen, vilket torde vara oundgängligen erforderligt för att utredningen skall kunna fullfölja sitt arbete i enlighet med sina direktiv.

Utskottet förutsätter därför att regeringen – i enlighet med de i motionerna 1454 och 1507 framförda yrkandena – föranstaltar om att uppgifter i berörda hänseenden i all erforderlig utsträckning ställs till utredningens förfogande.

Järnvägarna måste upprustas så att de framgångsrikt kan hävda sig inom ramen för ett samordnat transportsystem. Fjärrtransporter av tungt gods bör enligt utskottet gå på järnväg i de fall de praktiska möjligheterna finns. Detta bör ske i ett nära samarbete med andra trafikmedel. Att genom detaljerade regleringsåtgärder styra över trafiken från landsväg till järnväg bör dock inte komma i fråga.

Lastbilarna kommer att spela en betydelsefull roll i ett sådant transportsystem. Deras andel i transportförsörjningen kommer av naturliga skäl att vara störst på de kortare avstånden. Även vid en långtgående samordning järnväg–lastbil resp. båt–lastbil kommer dock fjärrtrafiken på landsväg att ha betydelse, bl. a. därför att stora områden av landet saknar järnvägsnät. Det är viktigt att åkerinäringen – såväl större som mindre företag – ges goda arbetsförutsättningar och att ett mycket omfattande samarbete äger rum mellan SJ och olika lastbilsföretag. Detta motiveras av att kostnaderna för tekniskt avancerade transportlösningar blir så stora att de olika transportmedlens kapacitet måste utnyttjas på ett mera rationellt sätt. Därför måste de hittills ganska strikta gränserna mellan olika transportsätt försvinna. Möjligheterna för olika lastbilsföretag att köpa transporttjänster av SJ för kombinerade transporter i egen regi järnväg–lastbil bör t. ex. kunna vidgas. Ett samarbete av detta slag bör så långt det över huvud taget är möjligt bygga på avtal och inte på regleringar.

Uppkommande frågor om *nedläggningar* av järnvägar och *indragningar* av stationer bör ses i ett mera långsiktigt perspektiv. Någon nedläggning av järnvägar och järnvägsstationer bör därför i överensstämmelse med de synpunkter på dessa frågor som anförts i motionen 569 – mot berörda kommuners vilja – inte få ske under pågående utrednings- och planeringsarbete. Indragningsåtgärder i fråga om stationer bör dock kunna övervägas i de fall där det framstår som ett nödvändigt led i en teknisk rationalisering, exempelvis genom införande av fjärrblockering, som ett led i en omläggning av godshantering i fall där godsunderlaget är mycket begränsat – och där alternativet uppenbarligen innebär att de berörda kunderna garanteras en klar förbättring – samt för utnyttjande av bandelen till följd av de krav som kan komma att ställas av en expansiv fjärrtrafik. I anslutning härtill

vill utskottet ånyo (jfr TU 1974:8) och i anledning av yrkande i motionen 1456 understryka vikten av att SJ i sin fortlöpande investeringsplanering och i sina årliga anslagsframställningar beaktar medelsbehovet för bibehållande av icke lönsamma järnvägsanstalter samt att härav föranledd uppjustering av anslagsmedlen för detta ändamål av regeringen vidtas.

Det anförda innebär i sin tur att SJ inte ensidigt kan driva kravet på företagsekonomisk lönsamhet vid ställningstagande till service av s. k. olönsam karaktär.

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 klagande uttalande om statsmakternas avsikt att tilldela järnvägarna en mera betydande roll i den framtida transportförsörjningen är därför i hög grad motiverat.

För att nå en önskvärd utveckling av framför allt transporterna över längre avstånd måste statens järnvägars konkurrenskraft förstärkas. SJ bör sålunda ges de resurser som erfordras för att möta kundernas behov av ökad transportservice, t. ex. vad gäller snabba och kontinuerliga transporter. Det gäller inte minst företagets möjligheter att hålla eller ingå bindande avtal om transporttider. Härav föranledda krav på statens järnvägar bör beaktas vid prövningen av verkets framställningar om investeringsmedel och även internt i företagets investeringspolitik.

Vad i det föregående anförts innebär i väsentliga delar ett tillgodosende av yrkandena i motionen 212 rörande upprustning av vägar och järnvägar, motionen 367 om trafikpolitiken, yrkandena A 1–2 och 7, motionen 564 rörande bättre samordning av de statliga transportföretagens verksamhet, motionen 569 om åtgärder för att öka SJ:s konkurrenskraft, yrkandet 2, motionen 589 om samhällsekonomiska bedömningsgrunder inom trafikpolitiken, motionen 1447 om trafikpolitiken, yrkandena 1–2, motionen 1454 om trafikpolitiken, yrkandena 2–3, motionen 1456 om trafikpolitiken, yrkandena 1 a och b, motionen 1463 om ökat samarbete mellan kommunikationsverken m. m., motionen 1474 rörande indragning av järnvägsstationer.

Vad utskottet i det föregående anförts bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Av det anförda följer att utskottet ej kan tillstyrka yrkandena i *motionen 1456* om trafikpolitiken i vad avser en planering av bilismens framtida utveckling och åtgärder för överförande av tung lastbilstrafik till järnväg – allt i enlighet med motionärernas förslag – samt att motionens synpunkter i övrigt skall överlämnas till trafikpolitiska utredningen för beaktande. Mo-

tionärernas yrkande i vad avser taxesänkningar torde dock tillgodoses genom vad utskottet under avsnittet om taxefrågor m. m. i det följande anför.

Ej heller kan utskottet tillstyrka yrkandena i motionen 577 om riktlinjer för den framtida väg- och transportplaneringen och 1455 om besparingsåtgärder inom SJ.

Järnvägsfrågor i övrigt samt taxefrågor m. m.

Den trafikpolitiska utredningen bör enligt utskottets mening lägga fram förslag i frågor av den karaktär som ovan berörts. 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. Som ett viktigt led i detta arbete bör, såsom i motionen 569 yrkats, SJ:s tioårsplan över behovet av investeringar omarbetas till ett lämpligt aktionsprogram i syfte att ge SJ väsentligt ökad del av såväl person- som godstrafiken i landet.

Betydande ansträngningar måste redan nu göras för att successivt anpassa SJ:s verksamhet till de ökade kraven på person- och godstrafiken. En ytterligare 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. Bl. a. bör därvid, i enlighet med riksdagens tidigare ställningstagande och såsom i motionen 1499 yrkats åtgärder för upprustning av inlandsbanan vidtas i avvaktan på utredningens mera definitiva resultat. På godshanteringssidan är investeringar i tekniskt välutrustade terminalanläggningar viktiga.

Utvecklingsarbetet på godstrafikområdet bör främst inriktas på att öka järnvägstransporternas kvalitet i fråga om snabbhet, regularitet och godsbehandling och på att skapa gynnsamma förutsättningar för kombinerad trafik järnväg-lastbil, järnväg-båt.

SJ har gjort vissa försök med sänkta biljettpriser för att utröna om inkomstnivån kan höjas genom merförsäljning och om trafiktopparna kan kapas genom generella sänkningar av biljettpriserna på dagar och tåg med dålig beläggning. Denna försöksverksamhet med sänkta priser bör – i avvaktan på resultatet av det pågående utredningsarbetet och i enlighet med vissa av kommunikationsministern nyligen gjorda uttalanden – fortsätta i syfte inte minst att stimulera trafik på banor där det finns stor ledig kapacitet i tågen samt på sträckor som är socialt och regionalpolitiskt viktiga. Bl. a. bör försök med kraftigt reducerade priser på inlandsbanan sättas i gång utan dröjsmål även i syfte att främja turismen i Norrlands inland.

På de riktigt långa sträckorna är en sänkning av taxorna särskilt väl motiverad. En sådan kan innebära att ett maxipristak införs vid viss sträcka, t. ex. 500 km, eller en procentuellt stigande reduktion vid resor över t. ex. 400 km utöver vad som sker i gällande zontaxor.

Dessa försök med prissänkningar skulle ge värdefullt material för pågående utredningar och ge bättre fart åt den uppgång i resandet som nu kommit i gång. SJ bör vidare upplåta vissa vagnar i tågen till charterresor. Därigenom skulle det vara möjligt att öka beläggningen och vinna nya resenärer. Chartertrafik bör sålunda utan dröjsmål sätta i gång och sedan utvidgas.

Såsom av budgetpropositionen (bil. 8, s. 202) framgår har SJ i anledning av riksdagens tidigare uttalande om önskvärdheten av en fortsatt försöksverksamhet med trafikstimulerande rabatter begärt särskilda medel för att kunna genomföra vissa rabattförsök. Departementschefen framhåller emellertid att han själv finner angeläget att SJ – med en aktiv marknadsföring av sina tjänster och då även med anlitande av rabatter – söker stimulera till ökat utnyttjande av järnvägen. Särskilt viktigt anges det vara att därvid påverka resebenägenheten så att den såvitt möjligt inriktas på den lediga kapacitet SJ kan ha. Detta sägs böra vara en naturlig strävan inom ramen för SJ:s eget ekonomiska ansvar. Riksdagens angivna uttalande förklaras också ha denna innebörd. Den av SJ begärda medelsanvisningen avstyrks därför. Riksdagen har också fattat beslut i enlighet härmed (TU 1975:10, rskr 1975:79).

SJ har under en del år tillämpat den s. k. *snittaxan*. Den innebär bl. a. att den som har tur- och returbiljett på SJ får lösa tilläggsbiljett om SJ på någon sträcka satt in buss i stället för tåg, eftersom bussresan ansetts vara en ny resa och den fördelaktiga zontaxeberäkningen avbrutits. Denna taxa har vållat stark irritation och sannolikt lett till minskad trafik.

Riksdagen har vid två tillfällen slagit fast att denna olägenhet skall elimineras. Regeringen har också meddelat detta till SJ – till synes dock utan resultat.

Med anledning härav samt av motionsledes framförda yrkanden och då utskottet allttjämt är av samma uppfattning förutsätter utskottet att regeringen meddelar SJ sådana direktiv att tillämpningen av denna taxa *omedelbart* upphör. Även i övrigt bör tillses att intentionerna i de uttalanden som av riksdagen gjorts i SJ-frågor av verket fullföljs.

I anslutning härtill må erinras om att riksdagen vid behandlingen av propositionen 1972:133 angående omorganisation av SJ strök under att de kommersiella enheterna i *Växjö, Borås och Umeå* – i syfte inte minst att åstadkomma en även på längre sikt önskvärd aktivering av försäljnings- och serviceverksamheten – skulle inordnas i den fasta distriktsorganisationen. Utskottet förutsätter allttjämt att beslutet härom fullföljs i enlighet med nämnda uttalande.

Förbättrad service till de resande och till dem som utnyttjar SJ för gods-transporter kan enligt utskottets uppfattning ge SJ goda möjligheter att öka sin transportandel. Bl. a. bör sålunda servicen i restaurangvagnarna och bekvämligheten i sovvagnarna förbättras samt snabbtåg sättas i trafik. Införandet av sådana skulle ge SJ möjligheter att vidga trafiken på stambanorna

och även kunna ge Norrland snabba kommunikationer med resten av landet. Försöken med snabbtåg bör därför forceras i syfte att ge riksdagen underlag för beslut i frågan och därmed möjliggöra en bättre planering på området.

En förbättrad regional och lokal trafik är också nödvändig liksom åtgärder mot trafikhämmande *ojämnheter* i taxorna av sådan karaktär som anges i motionen 561.

Vad sålunda anförts innebär i väsentliga delar ett tillgodoseende av yrkandena i motionen 367 om trafikpolitiken, yrkandena A 3 och 6, motionen 561 om ändring av SJ:s godstaxor, motionen 569 om trafikpolitiken, yrkandena I a-c och 3, motionen 1441 om SJ:s kommersiella distriktsenheter i Växjö, Borås och Umeå, motionen 1456 om trafikpolitiken, yrkandet I c, motionen 1494 om åtgärder för ökad kollektivtrafik, motionen 1499 om upprustning av inlandsbanan och motionen 1501 om försöksverksamhet med rabatterad persontrafik på tåg m. m.

Vad utskottet nu i berörda frågor anført bör av riksdagen ges regeringen till känna.

De i motionen 1435 framförda förslagen rörande vissa åtgärder för att öka *resefrekvensen* på trafiksvaga järnvägslinjer m. m. är av den karaktären att de naturligen kommer att tas upp inom den trafikpolitiska utredningen. Utskottet anser därför någon särskild åtgärd från riksdagens sida ej erforderlig och avstyrker följaktligen motionen.

Regionala och interregionala planeringsfrågor m. m.

I anvisningarna till länsstyrelserna om regional trafikplanering togs bl. a. upp frågan om interregional trafik. Sålunda framhölls att den interregionala trafiken borde 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 kunde ha. Vidare framhölls att den regionala trafikplaneringen skulle ske i nära samverkan mellan länsstyrelserna och trafikplaneringsutredningen, mellan länsstyrelserna inbördes och mellan länsstyrelserna och kommunerna inom resp. län. I anslutning härtil konstaterades 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.

Inom ramen för den regionala trafikplaneringen har länsstyrelserna haft att söka uppställa en målsättning för resp. läns trafikförsörjning samt ge förslag till hur trafiken skall bedrivas. Länsstyrelserna har under november och december månader år 1974 avgett sina slutliga förslag till trafikplaner.

I fråga om den fortsatta behandlingen av länsstyrelsernas trafikplaner är, som tidigare nämnts, enligt budgetpropositionen avsikten att dessa skall utvärderas och avstämmas för att kunna nyttiggöras i det fortsatta trafikpolitiska utrednings- och utvecklingsarbetet.

Under hänvisning till det utredningsarbete som således pågår inom trafikplaneringsutredningen samt i samband med länsstyrelsernas och vederbörande verks fortlöpande planeringsarbete finner utskottet någon anledning inte föreligga att riksdagen nu – såsom i motionen 1468 yrkats – ger regeringen till känna de synpunkter motionärerna anfört på kommunikationsfrågorna inom en region av den typ *Södermanlands län* representerar. Vad beträffar de av motionärerna speciellt upptagna vägfrågorna vill utskottet – såsom redan i dess betänkande 1975:1 rörande vägbudgeten m. m. uttalats – framhålla att sådana frågor bör behandlas i den för prövning av vägärenden stadgade ordningen.

Av samma skäl avstyrks motionen 170 angående kollektivtrafiken till och från västra Hälsingland samt motionen 1466 vari yrkats att riksdagen hos regeringen anhåller om en översyn av kommunikationerna i *Gävleborgs län*.

Jämväl under hänvisning till det anförda avstyrks motionen 560 om regionalpolitiska *stödåtgärder* för främjande av transportväsendet, m. m., yrkandet 2. motionen 567 om persontrafiken på sträckan *Nässjö–Oskarshamn*, motionen 587 om införande av ett system med snabbtåg i *Mälardalen*, och motionen 1436 om *regionalpolitisk* inriktning av SJ:s investeringar.

Detsamma gäller yrkandet i motionen 1439 att riksdagen dels uttalar att ytterligare *upprivning* av järnvägsspår inom Dalarna inte skall ske, dels i övrigt ger regeringen till känna vad som anförts i motionen. I anslutning till motionärernas uttalande om rivningstillståndet för bandelen *Vika–Sågen* må dock erinras om att detta på begäran av fjolårets riksdag redan återkallats.

Beträffande yrkandet i motionen 1500 – att riksdagen begär att regeringen tar initiativ till att en *flygförbindelse* mellan Östersund och Trondheim inrättas – vill utskottet framhålla att frågan härom genom medlemsförslag aktualiserats i Nordiska rådet. Då utskottet förutsätter att den som följd härav närmare utreds – vilket också utskottet finner angeläget – synes någon särskild åtgärd från riksdagens sida inte nu erforderlig.

I anledning av yrkandet i motionen 275 om utbyggnaden av *ostkustbanan* vill utskottet erinra om att vissa vid fjolårets riksdag väckta motioner berörande bl. a. denna fråga på riksdagens begäran överlämnats till trafikplaneringsutredningen och den trafikpolitiska utredningen för deras överväganden. Under hänvisning härtill finner utskottet den nu aktuella motionen inte påkalla någon riksdagens särskilda åtgärd.

I motionen 1975:1451 har hemställts att riksdagen hos regeringen anhåller

att planeringen för lokalisering av *post- och SJ-terminal* till Västerjärva avbryts och att annan lokalisering utreds.

De anläggningar varom här är fråga berör såväl Solna kommun som Storstockholmsregionen i övrigt och bedöms enligt vad utskottet erfarit av de båda verken som nödvändiga för att de stora trafik- och servicebehov som inom området föreligger skall kunna tillgodoses på ett betryggande sätt. Något annat lämpligt alternativ för lokalisering av anläggningarna har av verken ej heller befunnits föreligga. Sedan åtskilliga år tillbaka pågår därför ett omfattande och komplicerat utrednings- och förhandlingsarbete för att i samråd med vederbörande regionala och lokala myndigheter m. fl. få till stånd en för de olika parterna så gynnsam lösning som möjligt av frågorna. Det måste enligt utskottets uppfattning få ankomma på de båda verken att fortsätta arbetet härmed samt att i föreskriven ordning för statsmakternas prövning anmäla härav föranledda förslag eller eljest uppkommande spørsmål. Utskottet vill dock i sammanhanget understryka att staten såsom en stor arbetsgivare i regionen har ett ansvar för en förbättrad inomregional balans.

Under hänvisning till det anförda och då utskottet anser det fortsatta utrednings- och förhandlingsarbetet höra avvaktas anser utskottet någon åtgärd från riksdagens sida i frågan i vart fall f. n. ej påkallad.

Buss- och linjetrafikfrågor

I motionen 215 har yrkats att riksdagen begär en översyn av principerna för tillståndsgivning för *fjärrbusstrafik* i syfte att åstadkomma en tillfredsställande transportförsörjning för landets alla delar.

Härvid aktualiserade frågor behandlades av utskottet i dess betänkande TU 1972:13 – rörande bl. a. ändring i yrkestrafikförordningen (YTF). Departementschefens i samband därmed gjorda uttalanden rörande gränsdragningen mellan linjetrafik och annan busstrafik samt formerna för tillståndsgivningen godtogs av utskottet. Vidare underströk utskottet i likhet med departementschefen det angelägna i att vid meddelande om tillstånd till linjetrafik avvägningen mellan olika företag som önskar trafikera samma vägsträckor sker så, att inte underlaget för järnvägstrafiken och den traditionella linjetrafiken rycks undan till men för de trafikanter som är i behov av sådan trafik. Utskottet betonade också vikten av att formella ändringar i tillståndsgivningen inte får medföra att transportförsörjningen försämrats för den stora grupp veckoslutsresenärer, exempelvis värnpliktiga, som eljest ej skulle ha valt tågförbindelse även om veckoslutstrafik med buss ej funnits. Konsumenternas intresse av billiga resor borde i största möjliga utsträckning iakttas vid prövning enligt 12 § YTF. Utskottet är alltjämt av samma uppfattning.

Utskottet förutsätter att härmed sammanhängande frågor ingående prövas vid den översyn av YTF som f. n. pågår inom Kommunikationsdeparte-

mentet samt att därav föranledda förslag föreläggs riksdagen. Med tanke på de stora svårigheter som uppkommit vid tillämpningen av nuvarande bestämmelser i fråga om busstrafiken förutsätter utskottet vidare att utredningsarbetet bedrivs med största skyndsamhet. Under hänvisning härtill finner utskottet någon åtgärd från riksdagens sida i anledning av motionen ej nu erforderlig.

I motionen 563 har yrkats att riksdagen hos regeringen anhåller om att förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik kompletteras med *skärpta föreskrifter* om inom vilken tid tillståndet skall begagnas för linjetrafik sedan det utfärdats. I motionen 853 har yrkats att riksdagen hos regeringen anhåller om sådan *ändring* av förordningen om tillstånd för linjetrafik att tillstånd, beviljat till trafikföretag, övergår till kommunen om företaget begär och erhåller bidrag för att trafikera den sträcka som avses med tillståndet. I motionen 1444 har yrkats att riksdagen hos regeringen begär att förslag framläggs om att *tillståndsgivningen* för den lokala trafiken överförs från länsstyrelserna till kommunerna samt att riksdagen beslutar att kommunerna får lagfäst rätt att fastställa taxor och turlistor för den lokala kollektiva trafiken. I motionen 1448 slutligen har yrkats att riksdagen beslutar att den statliga priskontrollen över kommunernas *taxesättning* för kollektivtrafiken upphävs, att kommunerna ges möjlighet till *insyn* och inflytande i de trafikföretag vilkas verksamhet subventioneras av kommunerna samt att sådana *regler* bör utarbetas att ett trafikföretags verksamhet helt kan *övertas* av en kommun, vars subvention ger en kostnadstäckning av minst 50 procent.

Med anledning av motioner i samma ämne vid fjolårets riksdag underströk utskottet att kommunerna under senare år fått ett ökat ansvar för trafikförsörjningen. Att erbjuda kommunmedlemmarna en god transportservice framstode enligt utskottet också som ett naturligt led i kommunernas samlade åtaganden. Det vore av stor vikt att kommunerna ges erforderliga möjligheter för att på ett rationellt sätt lösa härvid uppkommande frågor. De av motionärerna upptagna spörsmålen borde därför enligt utskottets uppfattning lämpligen prövas i samband med den inom kommunikationsdepartementet pågående översynen av yrkestrafikförordningen. Då utskottet förutsatte att så sker ansågs någon särskild åtgärd i ämnet från riksdagens sida inte vara erforderlig.

Av samma skäl finner utskottet några åtgärder i anledning av de nu aktuella motionerna ej påkallade. Dessutom bör resultatet avvaktas av de förslag som av länsberedningen i dess betänkande (SOU 1974:84) Stat och kommun i samverkan lagts fram rörande bl. a. landstingens övertagande av ansvaret för den lokala och regionala kollektiva persontrafiken i länen.

Vissa frågor rörande kollektivtrafik

I motionen 55 har begärts att riksdagen hos regeringen anhåller om utredning och förslag beträffande statsbidrag till investeringar för förbättrad *spårvägsstrafik* i Göteborg och Norrköping liksom till andra investeringar för att främja kollektivtrafiken i övrigt. I motionen 173 har yrkats att riksdagen hos regeringen begär utredning och förslag angående frågan om statsbidrag till kommun för anordnande av *trådbusstrafik*. I motionen 1460 har yrkats att riksdagen begär att försöksverksamhet beträffande *anropsstyrd busstrafik* (taxibuss) får statligt finansiellt stöd.

Utskottet vill med anledning härav erinra om innehållet i direktiven för kollektivtrafikutredningens arbete. Enligt dessa har utredningen att överväga de krav som under olika förutsättningar kan ställas på dimensioneringen och utformningen av den kollektiva trafikservicen. Den sägs därvid böra utgå från förhållandena i några lämpligt utvalda tätorter av olika storlek och struktur, varigenom utredningsarbetet avses få en konkret inriktning.

Ett grundläggande problem i utredningsarbetet sägs vidare vara vilken innebörd som bör ges åt det trafikpolitiska kravet på en tillfredsställande transportförsörjning. I ett sådant krav anses ligga att den lokala trafikservicen över huvud inte får ligga under en viss miniminivå i kvantitativt och kvalitativt hänseende och att den i tillräcklig utsträckning bör utformas med hänsyn till trafiksäkerhets- och miljöaspekter. Planeringen av den lokala trafikförsörjningen är givetvis i första hand en kommunal angelägenhet, och frågan om den trafikstandard som bör eftersträvas måste därför lösas med beaktande av kommunala målsättningar och med hänsyn tagen till de lokala förhållandena i övrigt.

Utifrån den roll som kollektivtrafiken anses böra ha skall utredningen modellmässigt överväga dess närmare utformning under olika förutsättningar. Med hänsyn till bl. a. de totala förflyttningstider – dvs. sammanlagda gång-, res- och väntetider – som blir aktuella bör kollektivtrafikens linjedragning, turfrekvens etc. bestämmas så att olika trafikantkategoriers rimliga krav på rörlighet kan tillgodoses. I sammanhanget bör även beaktas angelägenheten av att den kollektiva trafiken ej enbart inriktas på de centrala tätortsdelarna utan att den får en spridning, som medger bl. a. en sammanbindning och därmed en rimlig tillgänglighet i förhållandet mellan tätorternas olika ytterområden.

I fråga om de tekniska betingelserna för kollektivtrafiken skall utredningen närmast inrikta sig på de kollektiva färdmedel som f. n. används och som under den närmaste tioårsperioden bedöms komma till användning, dvs. främst bussar och i större städer olika spårbundna system. Även modifierade former av dessa trafikmedel – exempelvis efterfrågestyrda bussar – bör beaktas med hänsyn till deras sannolika användning under den ifrågavarande perioden.

De av motionärerna aktualiserade frågorna är alltså redan under utredning, och enligt vad utskottet erfarit beräknas de sakkunniga kunna slutredovisa sitt utredningsuppdrag inom kort. Med hänsyn härtill och i avvaktan på

resultatet härav finner utskottet någon särskild åtgärd från riksdagens sida i anledning av motionerna ej påkallad.

Detsamma gäller yrkandet i motionen 1456 att riksdagen skall uttala att statsbidragsbestämmelser för byggande och drift av anläggningar och trafikmedel i *kollektivtrafik* utfärdas i enlighet med förslag i motionen samt att bidragsbestämmelser utfärdas även för byggande av *cykelleder*. I sistnämnda hänseende må erinras om det uppdrag som av Kungl. Maj:t meddelats vägverket och statens trafiksäkerhetsverk att gemensamt och i samråd med statens planverk utföra en av riksdagen begärd utredning med syfte att skapa bättre förutsättningar för cykeltrafiken. Vidare må hänvisas till de uttalanden härom som av utskottet gjorts i dess betänkande TU 1975:1 (s. 23–24) rörande bl. a. vägbudgeten för nästa budgetår.

I motionen 274 har yrkats att riksdagen uttalar sig för införande av *kommunikationsradio* vid utformningen av den kollektiva trafikservicen i glesbygder och hos regeringen hemställer om en skyndsam prövning av denna fråga.

Utskottet vill i detta sammanhang erinra om den verksamhet som under senare år bedrivits i bl. a. Vilhelmina kommun i syfte att vinna erfarenheter i fråga om en rationell trafikförsörjning inom glesbygdskommuner samt den ökade service inom landsbygds- och glesbygdsområden som numera uppehålls av postverket. Det torde kunna förutsättas att vid den framtida utformningen av den kollektiva trafikförsörjningen – som jämväl behandlas av kollektivtrafikutredningen – inom såväl tätorternas ytterområden som egentliga glesbygder tekniska möjligheter av det slag motionärerna åsyftar i större utsträckning än f. n. kommer att utnyttjas för ernående av bättre serviceförhållanden.

Under hänvisning till det anförda och då utskottet inte finner några särskilda åtgärder från riksdagens sida påkallade i anledning av motionen avstyrks densamma.

I motionen 372 har yrkats att riksdagen hos regeringen hemställer dels att anvisningar för *handikappanpassning* vid byggnation av kollektivtransportmedel och anläggande av hållplatser utfärdas, dels att motionen överlämnas till utredningen beträffande vissa frågor rörande det allmänna kommunikationsväsendets anpassning till de handikappades behov (HAKO-utredningen) för beaktande.

I direktiven för HAKO-utredningen erinras om att frågor sammanhängande med de handikappades behov av särskilda åtgärder och arrangemang inom kommunikationsväsendet fortlöpande behandlas av de statliga trafikverken. Inom vissa verk arbetar särskilda samarbetsgrupper med hithörande frågor. I dessa grupper ingår företrädare för handikapprörelsen.

Handikapprörelsen är också representerad i HAKO-utredningen, vars direktiv även torde omfatta de av motionärerna aktualiserade frågorna. Även om dessa också enligt utskottets uppfattning framstår som angelägna synes

med hänsyn till det anförda någon särskild åtgärd från riksdagens sida i anledning av motionen ej påkallad. Motionen avstyrks därför.

Vissa luftfartsfrågor

I motionen 189 har yrkats att riksdagen som sin mening uttalar att – som en regionalpolitisk stödåtgärd – en vid primärt centrum belägen flygplats med reguljär linjetrafik utrustad för jettrafik och med minst 14 000 passagerare per år på framställning av kommun skall vara *primärflygplats*.

Enligt vad utskottet inhämtat har därvid aktualiserade frågor utretts inom luftfartsverket, som underställt frågan regeringens prövning. I avvaktan på resultatet härav har utskottet inte funnit sig berett att tillstyrka något uttalande i ämnet från riksdagens sida och avstyrker följaktligen motionen.

I motionen 374 har yrkats att riksdagen beslutar att hemställa om en utredning av *charterbolagens* verksamhet i syfte att skärpa kraven på tillförlitlighet och säkerhet.

Utskottet vill i anledning härav erinra om den tillsyn och övervakning i berörda hänseenden som åvilar luftfartsverket. Under hänvisning härtill och då utskottet inte heller i övrigt finner tillräcklig anledning föreligga att från riksdagens sida nu kräva en särskild utredning av det slag motionärerna begärt avstyrks motionen.

Vissa kanaltrafikfrågor

I motionen 566 har yrkats att riksdagen hos regeringen begär att en parlamentarisk utredning tillsätts med uppgift att framlägga en plan över den framtida utbyggnaden av *inre vattenvägar*.

Utskottet vill i anledning härav erinra om det utredningsarbete på hit-hörande område som tidigare verkställts av den s. k. kanaltrafikutredningen (se SOU 1967:32) och bl. a. resulterat i utbyggnaden av Trollhätte kanal. Utskottet tillmäter frågan om trafikutvecklingen i fråga om de inre vattenvägarna stor betydelse och förutsätter att frågorna härom tas upp vid det utredningsarbete i fråga om inrikesjöfartens framtid som skall ske inom den trafikpolitiska utredningen. Utskottet är bl. a. därför ej berett att f. n. tillstyrka någon särskild utredning på detta område, varför motionen avstyrks.

Utskottet finner ej att tillräckliga skäl angivits i motionen 841 för att riksdagen hos regeringen skall begära utredning och förslag om modernisering och upprustning av *Säffle kanal*. I anslutning härtill må f. ö. erinras om det beslut som vid 1965 års riksdag fattades (prop. 1965:44, SU 1965:73, rskr 1965:201) om att en av statsmakterna tidigare beslutad ombyggnad av Säffle kanal inte skulle genomföras. Förutsättningarna för en sådan, i fråga om trafikbehov, ombyggnadskostnader och räntabilitet, hade ändrats så att den inte längre tedde sig försvarlig. På grund härav ansågs också

en avlösning böra ske av ett år 1948 mellan staten och Billeruds aktiebolag ingånget avtal rörande kanalens ombyggnad. För att möjliggöra en ökad passage av fartyg skulle dock en mindre utbyggnad komma till stånd, vilken också sedermera verkställts.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. att riksdagen
 - a. med anledning av motionerna 1975:212, 1975:367, yrkandena A 1–2 och 7, 1975:564, 1975:569, yrkandet 2, 1975:589, 1975:1447, yrkandena 1–2, 1975:1454, yrkandena 2 – utom i vad avser utlämnande av material om SJ:s kostnadsstruktur till den trafikpolitiska utredningen – och 3, 1975:1456, yrkandena 1 a–b, 1975:1463, 1975:1474 och med avslag på motionen 1975:1456, yrkandena 1 d–e och 2, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört rörande riktlinjer för den framtida trafikpolitiken samt rörande indragning av olönsamma bandelar och järnvägsstationer jämte övriga i nämnda motioner upptagna frågor,
 - b. med anledning av motionerna 1975:1454, yrkandet 2 i vad avser utlämnande av material om SJ:s kostnadsstruktur till den trafikpolitiska utredningen, och 1975:1507 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
2. att riksdagen avslår
 - a. motionen 1975:577,
 - b. motionen 1975:1455,
3. att riksdagen med anledning av motionerna 1975:367, yrkandena A 3 och 6, 1975:561, 1975:569, yrkandena 1 a–c och 3, 1975:1441, 1975:1456, yrkandet 1 c, 1975:1494, 1975:1499 och 1975:1501 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört rörande de i motionerna upptagna frågorna om SJ:s verksamhet samt dess investerings- och taxepolitik m. m.,
4. att riksdagen avslår motionen 1975:1435,
5. att riksdagen avslår
 - a. motionen 1975:1468,
 - b. motionen 1975:170,
6. att riksdagen avslår
 - a. motionen 1975:1466,
 - b. motionen 1975:560, yrkandet 2,
 - c. motionen 1975:567,
 - d. motionen 1975:587,
 - e. motionen 1975:1436,
7. att riksdagen avslår motionen 1975:1439.

8. att riksdagen avslår
 - a. motionen 1975:1500,
 - b. motionen 1975:275,
 - c. motionen 1975:1451,
9. att riksdagen avslår
 - a. motionen 1975:215,
 - b. motionen 1975:563,
 - c. motionen 1975:853,
 - d. motionen 1975:1444,
 - e. motionen 1975:1448,
10. att riksdagen avslår
 - a. motionen 1975:55,
 - b. motionen 1975:173,
 - c. motionen 1975:1460,
 - d. motionen 1975:1456, yrkandet 1 f,
 - e. motionen 1975:274,
 - f. motionen 1975:372,
11. att riksdagen avslår
 - a. motionen 1975:189,
 - b. motionen 1975:374,
12. att riksdagen avslår
 - a. motionen 1975:566,
 - b. motionen 1975:841.

Stockholm den 17 april 1975

På trafikutskottets vägnar
SVEN GUSTAFSON

Närvarande: herrar Sven Gustafson i Göteborg (fp), Mellqvist (s), Dahlgren (c), Lothigius (m), Lindahl i Lidingö (s), Persson i Heden (c), Hugosson (s), Håkansson i Rönneberga (c), Rosqvist (s), Clarkson (m), Östrand (s), Stjernström (c), Magnusson i Kristinehamn (vpk), Sellgren (fp) och Johansson i Åmål (s).

Reservationer

1. beträffande *del av motiveringen för yrkandet 1 a rörande allmänna riktlinjer för den framtida trafikpolitiken, m. m.* av herrar Mellqvist (s), Lindahl i Lidingö (s), Hugosson (s), Rosqvist (s), Östrand (s), Magnusson i Kristinehamn (vpk) och Johansson i Åmål (s) som anser att

dels den del av utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Under senare" och slutar med "under året" bort utgå,

2. beträffande *motiveringen i övrigt och yrkandet 1 a rörande allmänna riktlinjer för den framtida trafikpolitiken, m. m.* av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anser att

dels det stycke i utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Detta torde" och slutar med "sina förutsättningar" bort ersättas med text av följande lydelse:

Detta innebär att det strikta företagsekonomiska kostnadsansvaret i större utsträckning måste ersättas med ett kostnadsansvar som baseras på samhällsekonomiska avvägningar. 1963 års trafikpolitik var i princip felaktig. En konkurrens på lika villkor torde nämligen aldrig kunna åstadkommas. Vägstadsutredningen kunde ju trots mångårigt arbete inte ge någon lösning på den svåra frågan om bilismens kostnadsansvar, vilket skulle ge underlaget för en konkurrens på lika villkor. Frågan om kostnadsansvaret behandlas nu av den trafikpolitiska utredningen. Det ifrågasätts i direktiven om inte kostnadsansvaret skulle bäras gemensamt av alla trafikgrenar. Detta finner utskottet vara en riktig tanke. Inom ramen för ett sådant kostnadsansvar kan det då finnas större möjligheter att prioritera åtgärder i trafiken utifrån andra förutsättningar än dem som är avhängiga av marknadsvillkoren.

Trafikpolitiken kan bli ett viktigt regionalpolitiskt styrmedel. Varje trafikslags möjlighet att utveckla olika landsändar måste beaktas. Det trafikslag som på det samhällsekonomiskt effektivaste sättet kan fullfölja målsättningen bör prioriteras.

dels den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "Den integrerade" och på s. 11 slutar med "och luftfart" bort ersättas med text av följande lydelse:

Den samhällsekonomiska bedömningen måste, i enlighet med vad förut anförts, bli avgörande även när ställning skall tas till omfattningen av det framtida järnvägsnätet. Länsstyrelserna har vid arbetet med utformningen av de regionala trafikplanerna försökt anlägga ett samhällsekonomiskt perspektiv. Svårigheterna ligger väl i bristen på enhetliga kalkylmetoder för att riktigt kunna mäta de faktorer som inte har med den företagsekonomiska lönsamheten att göra – t. ex. minskade olycksrisker, miljövänlighet, effekter i lokaliseringsspolitiskt hänseende, sociala effekter och energipolitiska synpunkter.

Kalkylmetoder, med vilka man på ett godtagbart sätt kan väga in bl. a. de här nämnda faktorerna i en samhällsekonomisk bedömning, tycks f. n. inte finnas. Det är enligt utskottets uppfattning angeläget att ett intensivt arbete läggs ned, bl. a. i den trafikpolitiska utredningen, på att få fram sådana metoder.

Det finns i sammanhanget också skäl att påpeka att det redan nu används olika kalkylsätt för vägar och järnvägar. Det kan emellertid inte vara till-

fredsställande att olika synsätt tillämpas inom olika transportgrenar. Nödvändigheten av att få fram enhetliga kalkylmetoder understryks ytterligare av detta.

Med bilismen sammanhänger inte bara energiproblem utan också en rad andra negativa effekter. Förståelse för ingrepp för att motverka dessa finns i hög grad även bland bilinnehavare. Bilfria zoner bör i ökad utsträckning skapas i tätorters innerområden. Den kollektiva trafiken i tätorterna måste på allt sätt uppmuntras genom införande av billiga årskort, större turtäthet, osv.

Beträffande den tunga trafiken på landsvägarna börjar de negativa konsekvenserna allt mer att uppmärksammas. Det faktum att vi i Sverige har en högre maximilängd för landsvägsfordon än något annat land, att den tunga lastbilen är fem gånger farligare i trafiken än personbilen och att den tunga trafiken helt uppenbart inte bär kostnaderna för det slitaget den åsamkar vägarna gör ett överförande av tung trafik från landsväg till järnväg eller sjö- och kanalfart alltmer aktuellt. Ett program för överförandet av tung trafik från landsväg till järnväg bör därför utarbetas.

Som allmän regel för en ny trafikpolitik accepteras allt mera att denna skall baseras på en samhällsekonomiskt riktig uppdelning av trafiken på olika trafikmedel. Detta förutsätter givetvis ett stort mått av samordning och styrning.

När det gäller omstrukturering av trafiken mellan olika trafikgrenar, t. ex. överförande av trafik från landsväg till järnväg, gäller säkert i ännu högre grad att detta måste ske också med hjälp av direkta regleringsåtgärder. En övergripande planering av hela transportväsendet måste givetvis till för att sådana uppgifter skall kunna lösas.

dels att den del av utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Järnvägarna måste" och slutar med "på regleringar" bort utgå,

dels den del av utskottets yttrande på s. 13 som börjar med "Vad i" och slutar med "av järnvägsstationer" bort ha följande lydelse:

Vad i det föregående anförts innebär i väsentliga delar ett tillgodoseende av yrkandena i motionen 212 rörande upprustning av vägar och järnvägar, motionen 367 om trafikpolitiken, yrkandena A 1-2 och 7, motionen 564 rörande bättre samordning av de statliga transportföretagens verksamhet, motionen 569 om åtgärder för att öka SJ:s konkurrenskraft, yrkandet 2, motionen 589 om samhällsekonomiska bedömningsgrunder inom trafikpolitiken, motionen 1447 om trafikpolitiken, yrkandena 1-2, motionen 1454 om trafikpolitiken, yrkandena 2-3, motionen 1456 om trafikpolitiken, yrkandena 1 a-b och d-e samt 2, motionen 1463 om ökat samarbete mellan kommunikationsverken m. m. och motionen 1474 rörande indragning av järnvägsstationer.

dels det stycke i utskottets yttrande som på s. 13 börjar med "Av det" och på s. 14 slutar med "följande anför" bort utgå.

dels utskottets hemställan under I a bort ha följande lydelse:

1. att riksdagen

a. med anledning av motionerna 1975:212, 1975:367, yrkandena A 1–2 och 7, 1975:564, 1975:569, yrkandet 2, 1975:589, 1975:1447, yrkandena 1–2, 1975:1454, yrkandena 2 – utom i vad avser utlämnande av material om SJ:s kostnadsstruktur till den trafikpolitiska utredningen – och 3, 1975:1456, yrkandena 1 a–b, d–e och 2, 1975:1463 och 1975:1474 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört rörande riktlinjer för den framtida trafikpolitiken samt rörande indragning av olönsamma bandelar och järnvägsstationer jämte övriga i nämnda motioner upptagna frågor,

3. beträffande utlämnande av material om SJ:s kostnadsstruktur till den trafikpolitiska utredningen av herrar Mellqvist (s), Lindahl i Lidingö (s), Hugosson (s), Rosqvist (s), Östrand (s), Magnusson i Kristinehamn (vpk) och Johansson i Åmål (s) som anser att

dels den del av utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "utredningens förfogande" bort ha följande lydelse:

Utskottet vill i anslutning härtill erinra om att den trafikpolitiska utredningen bl. a. har till uppgift att vid utformningen av ett nytt taxesystem beakta SJ:s kostnadsstruktur, marknadsförhållanden och servicemöjligheter. Självfallet är det betydelsefullt att utredningen vid sina överväganden har tillgång till material som belyser dessa förhållanden. När det gäller interna handlingar hos SJ som rör affärs- eller driftförhållandena ankommer det emellertid enligt sekretesslagstiftningen på SJ att på eget ansvar bedöma i vad mån de kan lämnas ut. Denna grundsats måste upprätthållas med hänsyn till SJ:s och dess kunders berättigade intresse av skydd mot obehörig insyn från konkurrerande företag. I detta sammanhang vill utskottet – med hänvisning till riksdagens beslut angående offentliga funktionärers tystnadsplikt (prop. 1975:8, KU 1975:10, rskr 1975:62) – erinra om att upplysningar som inhämtas ur sekretesskyddade handlingar av angivna slag enligt den nya regeringsformen inte omfattas av tystnadsplikt. Det anförda innebär att utskottet inte kan tillstyrka motionerna 1454, yrkandet 2 i vad avser utlämnande av material om SJ:s kostnadsstruktur till den trafikpolitiska utredningen, och 1507 i samma ämne.

dels utskottets hemställan under I b bort ha följande lydelse:

- (1) b. avslår motionerna 1975:1454, yrkandet 2 i vad avser utlämnande av material om SJ:s kostnadsstruktur till den trafikpolitiska utredningen, och 1975:1507,

