

Nr 1

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

Genom en den 18 oktober 1963 dagtecknad proposition, nr 191, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag

dels beslutat inhämta riksdagens yttrande över ett till propositionen fogat förslag till förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.,

dels berett riksdagen tillfälle att avgiva yttrande över de av föredragande departementschefen förordade allmänna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken och de frågor i övrigt, beträffande vilka departementschefen hemställt om riksdagens yttrande,

dels ock föreslagit riksdagen att bifalla de övriga förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Propositionen har såvitt angår det vid densamma fogade författningsförslaget hänvisats till behandling av lagutskott och i övrigt till statsutskottet. Efter överenskommelse mellan statsutskottet och tredje lagutskottet har propositionen hänskjutits till sammansatt stats- och tredje lagutskott.

I samband med propositionen har utskottet till behandling förehåft följande i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen

de likalydande motionerna I: 802 av herr *Petersson, Erik Filip, m. fl.* samt II: 969 av herr *Magnusson i Tumhult m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 804 av herr *Wikner m. fl.* samt II: 971 av herr *Nilsson i Östersund m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 807 av herr *Berg m. fl.* samt II: 984 av herr *Johanson i Västervik m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 808 av herr *Berg m. fl.* samt II: 978 av herr *Börjesson i Glömminge m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 810 av herr *Jonasson m. fl.* samt II: 979 av herr *Elmwall m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 811 av herr *Jonasson m. fl.* samt II: 977 av herr *Börjesson i Glömminge m. fl.*,

2 Sammansatta stats- och tredje lagutskottets utlåtande nr 1 år 1963

de likalydande motionerna I: 812 av herrar *Lager* och *Adolfsson* samt II: 983 av herrar *Hermansson* och *Nilsson* i Gävle,

de likalydande motionerna I: 813 av herr *Lundström m. fl.* och II: 975 av herr *Bohman m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 814 av herrar *Nilsson*, *Ferdinand*, och *Carlsson*, *Georg*, samt II: 987 av herr *Nilsson* i Tvärålund *m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 815 av herr *Petersson*, *Erik Filip*, *m. fl.* samt II: 980 av herr *Gustavsson* i Alvesta *m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 816 av herr *Pettersson*, *Georg*, *m. fl.* och II: 988 av herr *Svensson* i Stenkyrka *m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 817 av herrar *Pettersson*, *Harald*, och *Gustafsson*, *Nils-Eric*, samt II: 976 av herr *Börjesson* i Glömminge *m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 818 av herr *Schött m. fl.* samt II: 981 av herr *Hæggbloom m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 819 av herrar *Sundin* och *Virgin* samt II: 974 av herr *Bohman m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 820 av herr *Sundin m. fl.* samt II: 982 av herr *Hedlund m. fl.*,

de likalydande motionerna I: 821 av herr *Svensson*, *Rikard*, *m. fl.* samt II: 985 av herr *Karlsson* i Olofström *m. fl.* och

motionen I: 809 av herr *Jonasson*, samt

motionen II: 986 av herrar *Källenius* och *Fröding*.

För yrkandena i motionerna redogöres i det följande vid de avsnitt, till vilka motionerna efter sitt innehåll närmast hör.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden torde få hänvisas till motionerna I: 802, II: 971, II: 984, II: 978, II: 979, II: 977, II: 983, I: 813, II: 987, II: 980, II: 988, II: 976, II: 981, II: 974, II: 982, II: 985 och I: 809 samt II: 986.

Det vid propositionen fogade författningsförslaget är av följande lydelse.

Förslag

till

Förordning

om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Härigenom förordnas, att 1, 2, 5, 11 och 12 §§, 23 § 1 mom., 29 § 1 mom., 32 § 1, 2, 3 och 6 mom. samt 41 § förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

Med yrkesmässig — — — — — nedan stadgas.

Vad om automobil är i denna förordning stadgat skall i tillämpliga delar gälla jämväl i avseende å motorcykel och traktortåg.

Vad om automobil är i denna förordning stadgat skall i tillämpliga delar gälla jämväl i avseende å traktortåg.

2 §.

Från tillämpning — — — — — förordning undantagas:

1) transporter med — — — — — eller sjukvårdsanstalt;

2) befordran vid färd med personautomobil till eller från egen arbetsplats av högst fyra passagerare på väg till eller från arbetsplats, därvid med arbetsplats likställes skola eller annan lokal för undervisning;

2) transporter uteslutande av mjölk, mjölkprodukter, ägg, sockerbeter eller betmassa ävensom transporter uteslutande av slaktdjur till slakteri;

3) transporter av mjölk, mjölkprodukter och ägg;

4) transporter till förädlingsindustri av sockerbeter, potatis, grönsaker, frukt och bär samt från sådan industri av betmassa, betfor, melass, slamkalk, pulpa, drank och kokt foderpotatis, ävensom transporter till slakteri av slaktdjur;

¹ Senaste lydelse av 2 § se 1958:226; av 5 §, 29 § 1 mom. och 41 § se 1951:653; av 11 § se 1957:474; av 12 § se 1948:406; av 32 § 3 mom. se 1948:755; samt av 32 § 6 mom. se 1954:206.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

3) transporter med sådan cykel med hjälpmotor, för vilken registreringsplikt icke föreligger;

5) transporter av snö och is i samband med snöröjning ävensom transporter, vilka uteslutande avse renhållningen;

6) transporter med traktortåg i skogsbruket av runt, bilat, kluvet, flisat och kolat virke, under förutsättning, i fråga om transport som framgår på väg, att traktorn är försedd med gummihjul och att traktortåget ej framföres längre vägsträcka än 15 kilometer;

4) transporter avseende uteslutande bärgning och bogsering av skadade fordon med automobil, som är särskilt inrättad för dylikt ändamål (bärgningsbil).

7) transporter avseende uteslutande bärgning och bogsering av fordon med automobil, som är särskilt inrättad för dylikt ändamål (bärgningsbil).

Därest beträffande ————— därtill förordnat.

5 §.

Yrkesmässig trafik — — — — — tillstånd (trafiktillstånd).

Trafiktillstånd skall ————— släpfordon befordras.

Släpfordon, som ————— yrkesmässig trafik.

Tillstånd att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län eller att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastautomobil med maximilast överstigande 4 500 kilogram eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 5 500 kilogram, meddelas av biltrafiknämnden.

Tillstånd att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län eller att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastautomobil med maximilast överstigande 6 500 kilogram eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 8 000 kilogram, meddelas av biltrafiknämnden.

Tillstånd att ————— i staden.

I övriga ————— skall förläggas.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

11 §.

Utan hinder — — — — — avser tillstånd
att uteslutande — — — — — från skola,

att vid färd med personautomobil att medtaga passagerare vid färd
till och från egen arbetsplats medtaga uteslutande andra personer på väg till och från arbetsplats,

att med — — — — — viss vägsträcka,
att för — — — — — eller godsbefordran,
att i — — — — — eller personautomobil,

att utbyta lastautomobil eller släp-
fordon, såvitt därigenom den största
sammanlagda last, som enligt gäl-
lande trafikillstånd må medföras å
fordonen, icke höjes till mer än två
och ett halvt ton eller eljest med mer
än femton procent, eller

att jämlikt 20 § i linjetrafik för
personbefordran medföra högst fem-
hundra kilogram gods eller i dylik
trafik använda släpfordon för gods-
befordran, vars maximilast icke över-
stiger femhundra kilogram.

att utbyta lastautomobil eller släp-
fordon, såvitt därigenom den största
sammanlagda last, som enligt gäl-
lande trafikillstånd må medföras å
fordonen, icke höjes till mer än två
och ett halvt ton eller eljest med
mer än femton procent,

att jämlikt 20 § i linjetrafik för
personbefordran medföra högst fem-
hundra kilogram gods eller i dylik
trafik använda släpfordon för gods-
befordran, vars maximilast icke över-
stiger femhundra kilogram, eller

att utföra transporter i fall som
sägs i 12 § andra stycket.

*Tillstånd att vid färd med person-
automobil till och från egen arbets-
plats medtaga uteslutande andra per-
soner på väg till och från arbetsplats
må, om och i den mån den tillstånds-
beviljande myndigheten prövar an-
ledning därtill föreligga, förklaras
gälla utan skyldighet att iakttaga
stadgandena i 25 § 1 mom. och 27 §.
Under enahanda förutsättning må
ock tillstånd att för en tid av högst
sex månader bedriva beställningstra-
fik för godsbefordran eller att för
samma tid öka antalet automobiler i
dylik trafik förklaras gälla utan
skyldighet att iakttaga stadgandena
i 27 §.*

12 §.

Trafik tillstånd må — — — — — övrigt lämplig.

Prövning av trafikens behövlighet skall ej ske, då ansökan om trafik tillstånd avser

1) rätt för aktiebolag, handelsbolag eller ekonomisk förening, vars samtliga delägare eller medlemmar visats ha behov av godstransporter för egen rörelse och vars huvudsakliga ändamål är att tillgodose dessa behov, att uteslutande för delägarnas eller medlemmarnas räkning i beställningstrafik utföra dylika transporter med lastautomobil, vars maximalast ej överstiger 6 500 kilogram, eller med lastautomobil jämte släpfordon, vilkas sammanlagda maximalast ej överstiger 8 000 kilogram;

2) rätt att, i omedelbart samband med befordran av mjölk på uppsamlingslinje, transportera fyllnads- och returgoods.

Trafik tillstånd må — — — — — befinnes lämplig.

Tillståndet skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Tillstånd till beställningstrafik må dock meddelas juridisk person allenast om särskilda skäl därtill äro. Därest förhållandena därtill föranleda, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Beträffande linjetrafik skall, såvida ej särskilda omständigheter till annat föranleda, föreskrivas, att trafiken skall framgå å viss vägsträcka. Tillstånd till linjetrafik bör i erforderlig utsträckning upptaga föreskrift om skyldighet att driva sam-

Tillståndet skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Tillstånd till beställningstrafik *i andra fall än som avses i andra stycket 1)* må dock meddelas juridisk person allenast om särskilda skäl därtill äro. Därest förhållandena därtill föranleda, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Beträffande linjetrafik skall, såvida ej särskilda omständigheter till annat föranleda, föreskrivas, att trafiken skall framgå å viss vägsträcka. Tillstånd till linjetrafik bör i erforderlig utsträckning upptaga före-

(Nuvarande lydelse)

trafik med anslutande järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafikföretag samt om sättet för samtrafikens bedrivande.

(Föreslagen lydelse)

skrift om skyldighet att driva samtrafik med anslutande järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafikföretag samt om sättet för samtrafikens bedrivande.

Tillstånd att medtaga passagerare vid färd med personautomobil för egen räkning må, därest ej särskilda omständigheter annat föranleda, förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga stadgandena i 23, 25, 27 och 29 §§.

Tillstånd att för en tid av högst sex månader bedriva beställningstrafik för godsbefordran eller att för samma tid öka antalet automobiler i dylik trafik må, därest anledning föreligger därtill, förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga stadgandena i 27 §.

23 §.

1 mom. Innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik är skyldig att mot ersättning enligt fastställd taxa samt under de villkor och enligt de bestämmelser i övrigt, som innehållas i denna förordning eller med stöd av densamma meddelats, ombesörja befordran av personer eller gods under förutsättning,

1 mom. Innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik är, *utom då tillståndet avser rätt som sägs i 12 § andra stycket 1*), skyldig att mot ersättning enligt fastställd taxa samt under de villkor och enligt de bestämmelser i övrigt, som innehållas i denna förordning eller med stöd av densamma meddelats, ombesörja befordran av personer eller gods under förutsättning,

- a) att befordringen — — — — — författningar förbjuden,
- b) att befordringen — — — — — yrkesmässig trafik,
- c) att befordringen — — — — — förmått avvärja,
- d) att i — — — — — annat föreskrivit,
- e) att eljest — — — — — för handen.

Myndighet, som — — — — — stadgad körskyldighet.

Har i — — — — — å automobilen.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

29 §.

1 mom. Utövare av — — — — — meddelat trafikillståndet.

Vad nu sagts skall icke gälla, då tillståndet avser rätt som sägs i 12 § andra stycket 1).

32 §.

1 mom. Yrkesmässig uthyrning — — — — — skall drivas.

Ansökan om sådant tillstånd skall innehålla uppgift om ort, å vilken rörelsen skall drivas, ävensom om antalet av de automobiler, som äro avsedda att användas i rörelsen; och skola i övrigt föreskrifterna i 7 § 1 mom. i tillämpliga delar gälla.

Ansökan om sådant tillstånd skall innehålla uppgift om ort, å vilken rörelsen skall drivas, ävensom om antalet av de automobiler, som äro avsedda att användas i rörelsen; och skola i övrigt föreskrifterna i 7 § 1 mom. i tillämpliga delar gälla. *Skylldighet att uppgiva antalet automobiler skall dock ej föreligga i fall som sägs i 3 mom. andra stycket.*

2 mom. Över ansökan skall länsstyrelsen infordra yttranden på sätt i 9 § 1 mom. närmare angives.

2 mom. Över ansökan skall länsstyrelsen infordra yttranden på sätt i 9 § 1 mom. närmare angives, *dock att infordrande av yttranden må inskränkas eller underlåtas i fall som sägs i 3 mom. andra stycket.*

3 mom. Tillstånd må meddelas allenast om rörelsen finnes behövlig och i övrigt lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma. Vad i 12 § tredje stycket samt 16 §, 17 § och 18 § 1 mom. är stadgat skall i tillämpliga delar gälla i fråga om uthyrningsrörelse.

3 mom. Tillstånd må meddelas allenast om rörelsen finnes behövlig och i övrigt lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma.

Prövning av rörelsens behövlighet skall ej ske, då ansökan avser tillstånd till uthyrning av personautomobil eller av lastautomobil, vars totalvikt ej överstiger 3 500 kilogram.

Vad i 12 § fjärde stycket samt 16 §, 17 § och 18 § 1 mom. är stadgat skall i tillämpliga delar gälla i fråga om uthyrningsrörelse.

Tillstånd kan — — — — — ej överklagas.

Innefattar beslut — — — — — vederbörande polismyndighet.

Beslut om — — — — — med beslutet.

(Nuvarande lydelse)

6 mom. Automobil må icke i ut-
hyrningsrörelse tillhandahållas an-
nan person såsom förare än den, som
styrker sig innehava gällande kör-
kort för automobil och hava uppnått
21 års ålder; dock må sådan cykel
med hjälpmotor, för vilken registre-
ringsplikt icke föreligger, tillhanda-
hållas förare utan hinder av att den-
ne icke innehar körkort.

Förhyrd automobil må icke föras
av någon, som icke fyllt 21 år.

Annorstädes än — — — — — anlitad person.

(Föreslagen lydelse)

6 mom. Automobil må icke i ut-
hyrningsrörelse tillhandahållas an-
nan person såsom förare än den, som
styrker sig innehava gällande kör-
kort för automobil och, då fråga är
om lastautomobil, vars totalvikt
överstiger 3 500 kilogram, eller om-
nibus, visar sig hava uppnått 21 års
ålder.

Förhyrd lastautomobil, vars total-
vikt överstiger 3 500 kilogram, och
förhyrd omnibus må icke föras av
någon, som icke fyllt 21 år.

41 §.

Uttrycken *automobil*, *personauto-*
mobils, *omnibus*, *lastautomobil*, *mo-*
torcykel, *traktor*, *släpfordon*, *maxi-*
milast och *hemort* användas i denna
förordning i samma bemärkelse som
motsvarande beteckningar i vägtra-
fikförordningen.

Med *traktortåg* — — — — — tillkopplat släpfordon.

Med *polismyndighet* — — — — — i orten.

Den befattning — — — — — tillkomma poliskammaren.

Uttrycken *väg*, *automobil*, *person-*
automobil, *omnibus*, *lastautomobil*,
traktor, *släpfordon*, *maximilast*, *to-*
talvikt och *hemort* användas i denna
förordning i samma bemärkelse som
motsvarande beteckningar i vägtra-
fikförordningen.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1964 men skall äga giltighet re-
dan dessförinnan med avseende på åtgärder som erfordras för tillämpningen
därefter.

De äldre bestämmelserna skola alltjämt äga tillämpning beträffande för-
hållanden, som hänföra sig till tiden före ikraftträdandet av denna förord-
ning.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en nyorientering av den statliga trafikpolitiken i syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden. De konkurrenshämmande regleringar, som f. n. gäller på transportmarknaden, skall i möjligaste mån avvecklas. Varje trafikgren bör i princip svara för sina kostnader och förutsättningar även i övrigt skapas för en konkurrens på lika villkor, vilket är av betydelse för att nå en samhälls-ekonomiskt riktig uppdelning av trafiken mellan de olika trafikgrenarna. Målet för trafikpolitiken bör vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader. I den mån det inte med kravet på kostnadstäckning går att lämna en viss bygd den trafikservice som från samhällets synpunkt är rimlig, bör ersättning till trafikföretaget utgå av allmänna medel.

För att få en mjuk övergång till det nya systemet har reformåtgärderna samordnats i ett handlingsprogram uppdelat i tre etapper. Den första etappen avses skola genomföras den 1 juli 1964 och den andra den 1 juli 1966. Riktningen för genomförandet av den tredje reformetappen skall vara den 1 juli 1968. En särskild delegation med representanter för bl. a. transportkonsumenter och trafikutövarer skall tillsättas för att följa upp genomförandet av handlingsprogrammet.

I den första reformetappen föreslås i fråga om godstrafiken på landsväg att gällande regleringssystem skall uppmjukas huvudsakligen genom en mindre restriktiv tillståndsgivning. Normerande vid tillståndsgivningen skall vara en årlig ökning med 15 procent av den samlade lastförmågan hos fordon i beställningstrafik för godsbefordran. Dessutom föreslås vissa transporter skola helt undantagas från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser eller från däri föreskriven behovsprövning. I den andra reformetappen avses restriktiviteten i tillståndsgivningen bli ytterligare mildrad. Vidare skall bl. a. tillstånd till transporter med lättare lastbilar, vissa specialbilar m. m. kunna meddelas utan behovsprövning. I den tredje reformetappen torde all behovsprövning för godstransporter på landsväg kunna slopas.

I fråga om persontrafiken på landsväg föreslås bl. a. att samåkning i vanliga personbilar till och från arbetsplatser och skolor helt undantages från tillståndstvång. Det ersättningssystem som sedan några år tillämpas för icke lönsam enskild eller kommunal busslinjetrafik på landsbygden utvidgas — för att skapa en likvärdig trafikservice inom olika bygder — till att gälla även sådan trafik, som bedrivs av staten och statsägda bolag.

Av avgörande betydelse för att nå en samhälls-ekonomiskt riktig trafikuppdelning är att järnvägarna befrias från olika ekonomiskt belastande förpliktelser. I den mån dylika förpliktelser allttjämt kommer att kvarstå bör ersättning utgå som helt täcker därigenom uppkommande kostnader. I

propositionen föreslås därför bl. a. grunder för ersättningen till SJ för drift av icke lönsamma järnvägslinjer. Denna ersättning som populärt uttryckt utgör ett slags »kollektivbiljett» för resor och transporter som staten köper av SJ på de trafiksvaga linjerna, föreslås skola utgå fr. o. m. första reform-etappen.

I propositionen föreslås vissa riktlinjer för trafikinvesteringarna och olika förslag framlägges för att främja en rationell samordning av dessa investeringar i syfte att därmed skapa ett transportsystem, där de olika trafik-anläggningarna och transportmedlen på ett optimalt sätt kompletterar varandra. En speciell sakkunnigutredning skall tillsättas för att göra en översyn av 1957 års vägplan, därvid behovet av en samordning mellan trafikledsbyggandet i städerna och vägutbyggnaden på landsbygden skall särskilt beaktas. För SJ:s del förutsättes en fortsatt koncentration av verksamheten genom nedläggningen av trafiksvaga järnvägslinjer och samtidigt härmed en upprustning av för framtiden bestående järnvägslinjer. För medverkan till en lösning av de speciella problem, som sammanhänger med den kollektiva närtrafiken i Stor-Stockholm, skall en statlig förhandlings- och utredningsman tillsättas. Vidare behandlas investeringsverksamheten inom sjöfarten och luftfarten.

Slutligen aviseras i propositionen en utredning rörande den transportekonomiska och trafiktekniska forskningen.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 5 juni 1953 uppdrog dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson, den 18 juni samma år åt särskilda utredningsmän att inom departementet verkställa en översyn av riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken. Utredningen borde företaga en prövning av hela det trafikpolitiska problemet och därvid söka komma fram till en avvägning, som möjliggjorde en ändamålsenlig användning och samordning av de skilda transportmedlen. Målet borde vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former, som medgav företagsmässig effektivitet och sund utveckling av transportapparaten.

Utredningen, som antagit benämningen 1953 års trafikutredning, har den 9 maj 1961 avgivit betänkandet *Svensk Trafikpolitik I* med förslag till riktlinjer för den statliga trafikpolitiken (SOU 1961: 23) jämte därtill hörande bilagor *Svensk Trafikpolitik II* (SOU 1961: 24).

Vid avgivandet av detta betänkande bestod utredningen av generaldirektören E. O. H. Grafström, tillika ordförande, ledamoten av riksdagens andra kammare, åkeriägaren P. E. Asp, dåvarande kanslirådet, direktören B. O. Dillén, tillika huvudsekreterare, statssekreteraren N. J. Hörjel, ledamoten av riksdagens andra kammare, direktören G. N. Kollberg, filosofie

doktorn R. A. Meidner, ledamoten av riksdagens första kammare, bankofullmäktige R. V. Persson, dåvarande ledamoten av riksdagens första kammare, häradssdomaren P. O. Pålsson, ekonomidirektören E. A. Sjöberg samt bruksdisponenten K. Hj. Åselius.

Efter remissbehandling av nämnda betänkande har utredningen den 27 juni 1962 avgivit betänkandet *Svensk Trafikpolitik III* med förslag till plan för liberalisering av den yrkesmässiga lastbils- och traktortågstrafiken m. m. (SOU 1962: 35). Före avgivandet av detta betänkande hade Meidner erhållit entledigande från sitt ledamotskap och agronomie licentiaten C.-E. T. Odhner förordnats att i hans ställe vara ledamot av utredningen.

Över trafikutredningens betänkanden I—III har *yttranden* inhämtats från ett mycket stort antal myndigheter och organisationer m. fl.

I sammanhanget har departementschefen även anmält att han den 30 september 1960 med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallat generaldirektören G. E. Vahlberg, tillika ordförande, ledamöterna av riksdagens andra kammare, lantbrukaren J. M. Antonsson och plåtslagaren H. V. Bengtsson, ledamoten av riksdagens första kammare, socialvårdsassistenten P. Jacobsson, ledamoten av riksdagens andra kammare, ombudsmannen N. R. Johansson, hovrättsrådet, numera regeringsrådet A. H. V. Körlof samt ledamoten av riksdagens andra kammare — numera andre vice talmannen — godsägaren, greve T. G. A. von Seth, att såsom sakkunniga verkställa översyn av väglagstiftningen. De sakkunniga, vilka antagit benämningen 1960 års vägsakkunniga, har den 25 april 1962 avlämnat delbetänkandet *Avgiftsbelagda trafikanläggningar* (SOU 1962: 26).

Över detta betänkande har *yttranden* avgivits av ett antal myndigheter och organisationer.

I. Allmänna riktlinjer för trafikpolitiken

Under förevarande avsnitt (s. 13—66) har Kungl. Maj:t hemställt, att riksdagen måtte avgiva yttrande över de av departementschefen i statsrådsprotokollet förordade allmänna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken samt grunderna för handlingsprogrammet för genomförande av reformåtgärder.

Beträffande den närmare innebörden av trafikutredningens förslag i dessa delar med därtill hörande särskilda yttranden och reservationer samt de i remissyttrandena framförda synpunkterna torde få hänvisas till propositionen (s. 13—54).

Departementschefen har anfört följande.

De av statsmakterna hittills vidtagna åtgärderna på trafikpolitikens område har inneburit relativt ingående regleringar i fråga om järnvägstrafik samt yrkesmässig biltrafik och luftfart. Däremot är sjöfart samt icke yrkes-

mässig biltrafik och luftfart ej föremål för trafikpolitiskt motiverade regleringar.

Järnvägsföretagen är enligt villkoren i olika koncessioner m. m. ålagda trafikeringsplikt, vilket innebär skyldighet att — om Kungl. Maj:t inte lämnat medgivande till nedläggning av trafiken på viss bana eller bandel — fortlöpande bedriva trafik på hela linjenätet, oberoende av om den är lönsam eller ej. I 1925 års järnvägstrafikstadga finns bestämmelser om transportplikt, som under vissa angivna förutsättningar innebär skyldighet att på hela linjenätet ombesörja all trafik, som söker sig till järnväg. Till transportplikten hör skyldighet att, i vad avser gods, utföra transport inom viss tid. Transportplikten innefattar också skyldighet att behandla befraktare av vagnslastgods lika vid fördelningen av på viss station befintliga vagnar. Järnvägarna är vidare skyldiga att hålla i tid och rum enhetliga taxor inom ramen för av Kungl. Maj:t fastställda maximitaxor. Vid taxenedsättningar gäller krav på likabehandling av trafikanter, som fullgör de för nedsättningen fastställda villkoren och ingångna transportavtal skall, liksom taxorna i övrigt, offentliggöras. För statsbaneföretagets del skall taxesättningen grundas på en fixerad ekonomisk målsättning, bl. a. innefattande krav på viss förräntning av det i järnvägarna nedlagda statskapitalet.

Den statliga regleringen av järnvägarnas verksamhetsvillkor har tillkommit för att förhindra eventuella missbruk av järnvägarnas tidigare monopolställning men också för att skapa i görligaste mån lika villkor för olika bygder i fråga om transportavgifter och trafikservice. Järnvägarnas monopolställning gjorde det möjligt att bygga upp taxorna på sådant sätt, att transportavgifterna på vissa linjer och för vissa transportändamål betydligt översteg driftkostnaderna, varigenom olika ekonomiskt belastande förpliktelser kunde fullgöras genom resultatutjämnning inom järnvägsföretagen och utan finansiellt stöd utifrån. Monopolställningen bröts genom bilismens och flygets expansion, men regleringen kvarstår alltjämt i huvudsak oförändrad.

För den yrkesmässiga biltrafiken gäller enligt 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. bestämmelser om transportplikt, maximitaxor m. m. samt därutöver ett komplicerat och detaljerat system för kontroll av nyetablering och utvidgning av biltrafikrörelse. Detta regleringssystem har sitt främsta instrument i en på behovs- och lämplighetsprovning grundad tillståndsgivning. Tillstånd erfordras för att starta yrkesmässig trafik samt — när det gäller linjetrafik för godsbefordran och beställningstrafik — även för att sätta in ytterligare bilar i rörelsen och att byta ut mindre fordon mot större. Likaså krävs tillstånd för överlåtelse av biltrafikrörelse, varvid bl. a. de ekonomiska villkoren för överlåtelsen provas.

Särskilda föreskrifter för den yrkesmässiga biltrafiken infördes redan i början på 1900-talet. De första bestämmelserna om behovsgrundad etableringskontroll infördes på 1920-talet i syfte såväl att förhindra en otillbö-

ligt hård konkurrens inom biltrafiken som att bereda järnvägarna visst konkurrensskydd.

Enligt luftfartslagen erfordras tillstånd för att utöva luftfart i förvärvssyfte. I tillstånd för linjefart meddelas därvid föreskrifter rörande trafikeringsplikt, godkännande av taxor och turlistor etc.

Sedan biltrafiken utvecklats till en mera betydande konkurrensfaktor kan den statliga trafikpolitiken i fråga om landtransporterna sägas ha inneburit ett försök att, med järnvägstrafiken som grund, på ett från samhällsynpunkt lämpligt sätt anpassa det totala utbudet av transportmedel till efterfrågan genom en restriktiv tillståndsgivning för yrkesmässig biltrafik. Detta syfte har emellertid ingalunda uppnåtts. Om man gör en kritisk överblick av det nuvarande trafikpolitiska systemet kan man — utan att i detta sammanhang mera djupgående analysera orsakerna härtill — konstatera bl. a. att järnvägarna inte kommit att få hand om alla de godstransporter, som deras tekniska och ekonomiska förutsättningar motiverar, samt att vissa monopolbildningar i skydd av tillstandsregleringen uppstått på lastbilssidan. Den restriktiva tillståndsgivningen inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken har sannolikt också medverkat till att den icke yrkesmässiga lastbilstrafiken undergått en i varje fall från transportekonomisk synpunkt alltför stark expansion. För närvarande utgöres sålunda drygt 80 procent av lastbilsparken av bilar i dylik trafik. Såsom befarades i direktiven för trafikutredningen har utvecklingen också medfört stora förluster för järnvägarna, vilket i betydande omfattning orsakats av att det trafikpolitiska systemet hindrat järnvägarna att effektivt konkurrera med bilismen. Oberoende av regleringen på transportmarknaden har utvecklingen lett till betydande problem i fråga om den kollektiva trafiken på landsbygden. Därtill kommer bl. a. speciella problem beträffande den kollektiva trafiken i storstadsregionerna. Den reglering och de åtgärder i övrigt som hittills vidtagits av statsmakterna har sålunda inte lett till en ändamålsenlig trafikuppdelning och en omprövning av riktlinjerna för trafikpolitiken är därför påkallad.

Såsom uttalats redan i direktiven för trafikutredningen bör målet för trafikpolitiken vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former, som medger företagsmässig effektivitet och transportmedlens sunda utveckling. Vidare måste trafikpolitiken utformas så, att de krav som ställs från trafiksäkerhetssynpunkt blir tillgodosedda och att utvecklingen på det tekniska området stimuleras.

I likhet med trafikutredningen och det helt övervägande antalet remissinstanser anser jag, att den hittills förda statliga trafikpolitiken inte utan väsentliga förändringar kan leda till en ändamålsenlig uppdelning av transporterna enligt de olika transportmedlens reella kostnads- och kvalitetsförutsättningar och därmed inte heller till det angivna trafikpolitiska målet,

d. v. s. en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader.

Ett trafikpolitiskt system, som bättre än det nuvarande fyller de uppställda kraven, kan enligt utredningen teoretiskt åstadkommas antingen genom att man bygger ut och skärper de hittills begagnade tillståndsregleringarna eller genom att man i stället går den motsatta vägen och lämnar de olika transportmedlen större frihet att utnyttja sina kostnads- och kvalitetsmässiga förutsättningar och låter konkurrensen dem emellan bli avgörande för trafikuppdelningen. Trafikutredningen finner det stå i överensstämmelse med vår allmänna näringspolitik att välja den lösning, som innebär ett större mått av fri konkurrens och anser att en sådan ordning bör eftersträvas, som direkt medger en effektiv konkurrens på transportmarknaden, såväl mellan de olika trafikgrenarna som mellan trafikföretagen inom samma trafikgren. För att kunna betecknas som effektiv måste konkurrensen bedrivas på i möjligaste mån lika villkor och inom ramen för dessa villkor gestaltas så fritt som möjligt. En sådan konkurrens utgör enligt utredningens mening ett kraftigt incitament för trafiken att söka sig till de kvalitativt och kostnadsmässigt mest ändamålsenliga transportmedlen, och den är därjämte ägnad att stimulera till effektivitet i trafikrörelsernas skötsel. Utredningen framhåller dock att vissa modifikationer är nödvändiga i fråga om persontrafiken bl. a. i glesbygderna och i vissa storstadsregioner. Vidare måste friheten att använda olika konkurrensmedel harmoniera med gällande allmänna näringslagstiftning. Det helt övervägande antalet remissinstanser är eniga med trafikutredningen om värdet av friare konkurrensförhållanden på transportmarknaden.

Vid bedömningen av dessa spørsmål bör enligt min mening beaktas att fri etableringsrätt och en betydande frihet i övrigt kännetecknar den helt övervägande delen av vårt näringsliv. En skärpning av tillståndsregleringen på transportområdet skulle ytterligare fjärma transportnäringens villkor från vad som gäller inom övriga näringsgrenar. Det torde också vara ostridigt att regleringar kan innebära en hämsko på rationaliseringssträvandena inom transportnäringen. Dessutom måste man hysa starka tvivel på de praktiska möjligheterna att genom skärpt tillståndsreglering så styra utvecklingen att den leder till en samhällsekonomiskt riktig trafikuppdelning. I stället bör man söka utnyttja den drivfjäder till effektiva transporter, som konkurrens i sunda former kan utgöra. Därest förutsättningar skapas för en konkurrens på lika villkor bör det vara möjligt att genom en ökad frihet på transportmarknaden nå en samhällsekonomiskt riktigare trafikuppdelning. På så sätt kan transportarbetet erhållas till lägsta möjliga kostnader, vilket är ett väsentligt intresse för vårt näringsliv, enär transportkostnaderna utgör en betydande del av de totala produktionskostnaderna i flertalet av våra mest betydelsefulla näringsgrenar. — Man räknar t. ex. med att transportkostnaderna uppgår till i runt tal 15 procent av skogsindustrins totala pro-

duktionskostnader och för malmhanteringen har motsvarande siffra angivits till 20—25 procent, medan för jordbruket och livsmedelsindustrin tillsammans tagna transportkostnaderna beräknats utgöra 11 å 12 procent av varornas försäljningspris. — Upprätthållandet av sådan olönsam trafik, som anses nödvändig från allmän synpunkt kräver i vissa avseenden skydds- och samordningsåtgärder vilka till sin natur kan vara konkurrensbegränsande. Jag finner dock tiden mogen för en nyorientering av den statliga trafikpolitiken med sikte på ett mer konkurrensfrämjande system. Olika konkurrenshämmande förpliktelser och regleringar bör därvid i möjligaste mån elimineras. Begränsningarna i möjligheten att tillämpa ett mer konkurrensfrämjande trafikpolitiskt system än det nuvarande ger sig främst till känna inom persontrafiken.

En inriktning av trafikpolitiken på ett mer konkurrensfrämjande system innebär bl. a. att järnvägarna åvilande förpliktelser i fråga om trafikering etc. liksom för den yrkesmässiga biltrafiken gällande behovsprövning m. m. i görligaste mån avvecklas. Den icke yrkesmässiga person- och lastbilstrafiken bör i fortsättningen liksom hittills inte bindas av någon trafikpolitiskt grundad reglering och även sjöfarten bör förbli fri från dylik reglering. Med hänsyn till det skandinaviska luftfartssamarbetet och de nuvarande ekonomiska förutsättningarna för inrikesflyget, torde gällande regler för trafikflyget i vårt land böra tillämpas tillsvidare.

Enligt min mening bör varje trafikgren i princip själv svara för de kostnader den förorsakar det allmänna. För närvarande föreligger skillnader i detta hänseende de olika trafikgrenarna emellan, vilket torde beaktas i samband med en revision av vägtrafikbeskattningen samt vid de pågående utredningarna om luftfartsverkets ekonomi och lotsorganisationen. Vissa olikheter föreligger även i fråga om finansieringsformer, avskrivningsregler och allmänna beskattningsförhållanden, men dessa olikheter är inte så stora att särskilda trafikpolitiska likställighetsåtgärder nu erfordras.

Där alternativa transportmedel finns blir, såsom utredningen framhållit, på längre sikt trafikanternas val av transportmedel utslagsgivande i fråga om vilket av dessa, som drager den lägsta samhällsekonomiska kostnaden. Förutsättningen för att trafikanternas val av transportmedel skall bli ekonomiskt rättvisande är emellertid att transportavgifterna är anpassade till kostnaderna. För den trafik som bedrivs med lönsamhet föreligger dock inte något problem i detta hänseende. Det företagsekonomiska lönsamhetskravet å den ena sidan och konkurrens mellan olika transportmedel å den andra torde här garantera att avgiftssättningen på längre sikt anpassas till kostnaderna.

Aktiviteten på det trafikpolitiska området bör enligt min mening samordnas med lokaliseringpolitiken bl. a. när det gäller att upprätthålla från lokaliseringssynpunkt önskvärd olönsam järnvägs- och landsvägstrafik. De

kostnader, som är förenade med upprätthållandet av dylik trafik liksom även andra kostnader, som av sociala skäl eller med hänsyn till totalförsvarets intressen kan komma att belasta vårt transportväsende och som inte direkt täckes av transportavgifter, bör emellertid öppet redovisas så att deras berättigande kan bedömas. I den mån det inte med kravet på kostnadstäckning går att lämna en viss bygd den trafikservice i fråga om landtransporter som från samhällets synpunkt är rimlig, bör ersättning utgå av allmänna medel. En dylik ersättning är inte att betrakta såsom en subvention åt trafikföretaget utan såsom ett köp från det allmännas sida av vissa transporttjänster som företaget självt från företagsekonomiska synpunkter ej har anledning utföra. Ersättningens nyss angivna karaktär bör komma till klart uttryck vid rubriceringen av statsanslag, som uppföres på riksstaten för här avsett ändamål.

Spörsmålet om en tillfredsställande transportförsörjning är enligt utredningen ett trafikpolitiskt problem huvudsakligen endast i den del det har avseende på persontrafiken på landsbygden. I ett trafikpolitiskt system med ökat utrymme för konkurrens bör även enligt min mening den helt dominerande delen av efterfrågan på såväl gods- som persontransporter kunna tillfredsställande tillgodoses inom ramen för ett krav på företagsekonomisk lönsamhet i trafiken. Också för transportbehov, som inte tillgodoses med individuella transportmedel och som är alltför ringa såsom underlag för en självbärig allmän transporttjänst, måste emellertid transportmedel i rimlig omfattning stå till förfogande. Glesbygdernas transportförsörjning framstår härvid såsom ett väsentligt problem, vars lösning förutsätter insatser från det allmännas sida. Att kollektiv trafik numera i sådana bygder ofta inte kan bedrivas med lönsamhet får inte leda till en utarmning på kommunikationernas område. Ehuru de områden, som berörs av dylika problem, har stor geografisk utsträckning vill jag framhålla, att det transportarbete det här gäller är ringa i förhållande till det totala transportarbetet i landet. I likhet med utredningen anser jag att glesbygdernas och vissa öars tillgodoseende med persontrafikförbindelser utgör det väsentliga i detta problemkomplex. Emellertid torde även i fråga om viss godstrafik, främst stycke-godstransporter, vägande skäl kunna anföras för att det allmänna lämnar ersättning för sådan trafik i den mån den inte kan drivas med lönsamhet. Med hänsyn till de skiftande befolknings- och näringsförhållandena i olika delar av landet torde det vara ogörligt att på förhand fastställa vilken underskottstrafik, som är nödvändig från allmän synpunkt. En prövning från fall till fall bör i stället äga rum i samband med att frågan om stöd från det allmänna blir aktuell. Det tidigare berörda principiella kravet på fullt kostnadsanpassade transportavgifter saknar mening när det gäller av allmänna skäl upprätthållen, olönsam trafik. Här måste avgifterna i stället anpassas efter vad som ter sig skäligt i förhållande till övriga inom landet tillämpade taxor för liknande transportprestationer.

Allmänt sett bör krav inte upprätthållas på sådan resultatutjämnning inom den kollektiva trafiken som ej är företagsekonomiskt motiverad. I stället bör ersättning lämnas för täckning av underskott i trafik, som erfordras för att säkra en tillfredsställande transportförsörjning. För dylik ersättning torde vissa villkor böra uppställas. Sålunda bör standarden i fråga om trafikmedel, trafikfrekvens m. m. i princip vara anpassad efter de faktiska behoven i den utsträckning detta är skäligt med hänsyn till kravet på en tillfredsställande transportförsörjning. Vidare bör möjlig rationalisering ha ägt rum och taxorna i rimlig grad anpassats till kostnaderna. Trafikföretagens drifekonomiska och trafikstatistiska redovisning bör möjliggöra insyn i rörelsen och periodisk omprövning av ersättningens storlek äga rum. I övrigt torde villkor för bidragsgivningen få fastställas från fall till fall när ersättningsfrågor aktualiseras.

Jag kan i princip ansluta mig till de allmänna synpunkter på trafikinvesteringarna som anlagts av trafikutredningen. Sålunda bör det grundläggande kriteriet vid bedömningen av ifrågasatta trafikinvesteringar vara de olika investeringsobjektens samhällsekonomiska lönsamhet. En godtagbar investeringsplan förutsätter härvid så långt möjligt korrekta uppskattningar av den framtida trafikefterfrågans omfattning och struktur. Detta kräver efterfrågeprognoser för de olika trafikgrenarna grundade på en rad data och delprognoser rörande med trafikutvecklingen sammanhängande förhållanden. Därjämte är kostnadsjämförelser mellan olika ifrågakommande alternativa transportsätt nödvändiga.

Ansvar för investeringar i fasta trafikanläggningar torde i framtiden liksom hittills huvudsakligen komma att åvila det allmänna, d. v. s. staten och kommunerna. Härvid är det från trafikpolitisk synpunkt påkallat att en rationell samordning av investeringsverksamheten kommer till stånd, varvid målsättningen bör vara att skapa ett transportsystem, där de olika trafikanläggningarna och transportmedlen på ett optimalt sätt kompletterar varandra. För närvarande föreligger otvivelaktigt fara för att de olika offentliga och privata trafikinvesteringarna kan grundas på i viss mån isolerade bedömningar. Med hänsyn härtill bör åtgärder vidtagas som förbättrar förutsättningarna att koordinera — i varje fall — de olika, mera kostnadskrävande statliga och kommunala ävensom — i den mån detta låter sig göra — privata trafikinvesteringarna. Eftersom inom den statliga sektorn järnvägs-, landsvägs-, luftfarts- och sjöfartsinvesteringarna handlägges av skilda centrala och lokala verk och myndigheter bör särskilda anordningar vidtagas som främjar en ändamålsenlig samordning av dessa investeringar.

I den mån nuvarande anordningar för bl. a. koordination av dels de statliga och kommunala trafikinvesteringarna, dels skilda kommuners investeringar på trafikområdet inte är tillräckliga, bör särskilda samarbetsformer tillskapas. Främst gäller detta i fråga om storstadsregionerna. Jag kommer

i det följande att vid den närmare behandlingen av investeringarna lägga fram olika förslag som syftar till att uppnå en ökad samordning.

Såväl trafikutövare som befraktare måste lämnas tillfälle att i lugn takt ställa om sin verksamhet efter de villkor, som kommer att gälla i ett mer konkurrensfrämjande trafikpolitiskt system än det nuvarande. Det av utredningen framlagda handlingsprogrammet, som innebär en uppdelning av reformåtgärderna i tre etapper, är därvid enligt min mening i allt väsentligt ägnat att underlätta en smidig anpassning. De åtgärder som föreslås ingå i den första reformetappen bör träda i tillämpning den 1 juli 1964 och åtgärderna i andra etappen den 1 juli 1966. Det bör ankomma på Kungl. Maj:t att, därest så med hänsyn till de vunna erfarenheterna finnes erforderligt, förskjuta tidpunkten för den andra etappens genomförande liksom vidtaga de justeringar i dess innehåll som kan påkallas.

Genomförandet av den tredje etappen förutsätter enligt utredningen bl. a. en omarbetning av såväl vägtrafikbeskattningen som SJ:s taxepolitik samt mer effektiv kontroll av maximilast-, hastighets- och arbetstidsbestämmelser. Vidare förutsättes en genomgripande omarbetning av förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. ha skett. Innan man tar ställning till den närmare utformningen av reformåtgärderna i den tredje etappen och tidpunkten för genomförandet av denna etapp erfordras enligt min mening bl. a. närmare klarhet om verkningarna av reformåtgärderna i de båda första etapperna samt om resultaten av vissa trafikpolitiska överväganden på det internationella planet. Riktningen för genomförandet av den tredje etappen bör vara den 1 juli 1968. Frågan torde böra ånyo underställas riksdagen i samband med förslag till ny förordning om yrkesmässig biltrafik.

Reformprogrammets genomförande bör redan från första reformetappen nog följask med hänsyn till återverkningarna såväl inom transportnäringen som inom näringslivet i allmänhet. Bl. a. bör de i andra reformetappen ifrågakommande anvisningarna för den föreslagna mindre restriktiva tillståndsgivningen grundas på en allsidig bedömning av då föreliggande erfarenheter. För dessa ändamål avser jag att begära Kungl. Maj:ts tillstånd att tillsätta en särskild delegation med representanter för såväl transportkonsumenter och trafikutövare som de trafikstillståndsgivande myndigheterna med uppgift att såsom rådgivande organ inom kommunikationsdepartementet biträda vid den fortsatta handläggningen av dessa spörsmål.

Till reformåtgärdernas närmare innehåll återkommer jag i det följande. Beträffande den huvudsakliga innebörden av dessa åtgärder och deras inplacering i handlingsprogrammet torde en översikt dock få lämnas redan i detta sammanhang.

Järnvägarnas anpassning till det förordade trafikpolitiska systemet bör i

princip ske genom att vissa ekonomiskt belastande förpliktelser tagas bort och att förpliktelser, som av allmänna skäl anses böra bibehållas, helt kompenseras genom särskild ersättning till statsbaneföretaget. Bland de på statsbaneföretaget lagda förpliktelserna är trafikeringsplikten otvivelaktigt den mest betungande och den leder, såsom trafikutredningen visat, till en snedvridning av transportmarknaden. Den pågående koncentrationen av järnvägsdriften genom nedläggning av trafiksvaga bandelar m. m. bör så snabbt som möjligt fullföljas. Till den del trafikeringsplikten alltså kvarstår på dylika linjer bör redan från den första reformetappen kompensation lämnas i form av särskild ersättning, som helt täcker härigenom uppkommande underskott. I fråga om den ekonomiska målsättningen för SJ bör i enlighet med utredningens förslag affärsbanenätet respektive de trafiksvaga järnvägslinjerna betraktas såsom två separata rörelsegrenar och en redovisningsmässig uppdelning av verksamheten ske i enlighet härmed. Vad beträffar affärsbanenätet bör som målsättning gälla krav på viss förräntning av statskapitalet. För de trafiksvaga järnvägslinjerna är jag i princip beredd att godtaga tanken på nedskrivning av statskapitalet. Den ekonomiska målsättningen bör inriktas på en minimering av förutnämnda särskilda ersättning. Frågan om minskning av förräntningskravet med ett mot vissa pensionsförpliktelser svarande belopp torde, som jag anför i det följande, böra avgöras i annat sammanhang.

I den andra reformetappen bör järnvägarna, i likhet med vad som föreslås för den yrkesmässiga lastbilstrafiken, befrias från transportplikt. Järnvägarna föreslås samtidigt bli befriade från skyldigheten till likabehandling av trafikanterna vid vagnutdelning och i taxehänseende samt från skyldigheten att hålla tillämplade taxor offentliga. Det förutsättes härvid att bestämmelserna i 1953 års konkurrensbegränsningslag i viss mån skall ersätta nämnda förpliktande bestämmelser.

I den tredje reformetappen bör SJ enligt utredningen få rätt att tillämpa efter konjunkturläget variabla avskrivningar. Det torde emellertid ankomma på affärsverksutredningen att närmare pröva detta spörsmål.

Beträffande *godstrafiken på landsväg* bör anpassningen till de nya trafikpolitiska riktlinjerna ske genom successiv uppmjukning av de konkurrensbegränsande regleringarna.

I den första reformetappen bör uppmjukningen av nuvarande regleringsystem till huvudsaklig del ske genom att trafiktillståndsgivningen göres mindre restriktiv än vad nuvarande praxis innebär. Därvid bör en årlig ökning med 15 procent av den samlade lastförmågan hos fordon i beställningstrafik för godsbefordran vara normerande vid tillståndsgivningen. Vidare bör från tillämpning av bestämmelserna i yrkestrafikförordningen — utöver vad nu är stadgat — ytterligare helt undantagas vissa transporter av speciell natur, exempelvis transporter av vissa lantbruks- och trädgårdsprodukter till förädlingsindustri, eller av mera begränsad betydelse för den

allmänna transporthushållningen, såsom transporter av snö och is i samband med snöröjning, renhållningstransporter, vissa traktortågstransporter i skogsbruket m. m. Dessutom bör undantag från eljest föreskriven behovsprövning göras i fråga om tillstånd för s. k. kooperativ körning med små eller medelstora lastbilar. Behovsprövningen föreslås även slopad i fråga om tillstånd att med mjölkbil befordra fyllnads- och returgoods.

Den successiva uppmjukningen av regleringssystemets konkurrensbegränsande bestämmelser bör i den andra reformetappen följas upp i första hand genom att restriktiviteten ytterligare mildras vid tillståndsgivningen. Transporter med lastbilar om högst fyra tons maximilast och med specialbilar undantages från tillämpning av eljest föreskriven behovsprövning och vissa transporter av lantbruksprodukter med traktortåg undantages helt från yrkestrafikförordningens bestämmelser. Vidare slopas transportplikten i vad gäller lastbils- och traktortågstrafik för att ge formell likställighet med vad som förutsättes i denna etapp bli genomfört inom järnvägstrafiken.

I den tredje reformetappen torde lastbils- och traktortågstrafiken kunna helt befrias från behovsprövning, medan den individuella lämplighetsprövningen av trafikutövarna i enlighet med utredningens förslag bibehålles. Med hänsyn till allmänhetens beroende av att transportväsendet arbetar i tillförlitliga och säkra former kan emellertid enligt min mening, utöver en prövning av trafikutövarnas lämplighet, även kontroll i andra avseenden visa sig önskvärd. Förutom en från bl. a. trafiksäkerhetssynpunkt nödvändig kontroll av fordon och förare, som jag närmare behandlar i det följande, kan även på längre sikt t. ex. vissa taxebestämmelser och annan reglering av transportavtalens villkor bli aktuell. Den omarbetning av förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., som förutsättes ha skett före genomförandet av den tredje reformetappen, bör även sikta till att slopa onödiga detaljbestämmelser och att förenkla det administrativa förfarandet.

Det av utredningen framlagda handlingsprogrammet omfattar åtgärder i fråga om järnvägstrafiken samt i fråga om den yrkesmässiga godstrafiken på landsväg. Såvitt avser *persontrafiken på landsväg* har utredningen inte framlagt något program för reformåtgärder. Utredningen föreslår dock att s. k. sambruk av privat personbil vid färd till och från arbetsplats undantages från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser. Förslaget synes med vissa ändringar böra genomföras fr. o. m. den 1 juli 1964.

I fråga om behovet av och möjligheterna till reformåtgärder vad beträffar den yrkesmässiga persontrafiken vill jag för egen del anföra följande.

Även den kollektiva persontrafiken måste bedrivas på sådana villkor, som är ägnade att leda till en samhällsekonomiskt riktig trafikuppdelning. Det trafikpolitiska målet är självfallet detsamma för person- och godstrafik. Liksom för godstrafiken gäller för den kollektiva persontrafiken bl. a. kravet på effektivitet i trafikrörelsens skötsel samt kravet att trafiken bär sitt

fulla kostnadsansvar. Vidare bör även för persontrafikens del konkurrensen i lämplig omfattning fungera såsom trafikpolitiskt medel. Såsom tidigare framhållits ger sig dock begränsningarna i möjligheten att tillämpa ett mer konkurrensfrämjande trafikpolitiskt system främst till känna inom persontrafiken.

Beträffande den reguljära persontrafiken på järnvägs- och busslinjer måste beaktas att efterfrågestrukturen i denna trafik företer vissa särdrag, som gör att en fri etablerings- och trafikeringsrätt i många fall skulle kunna leda till allvarliga störningar. Passagerarfrekvensen i linjetrafiken har sålunda skarpt markerade dygns-, veckodags- och säsongvariationer. Taxorna måste emellertid av praktiska skäl i huvudsak ha konstans i tiden och baseras på genomsnittskostnaderna. Detta innebär att vissa lågfrekventerade turer inte uppnår full kostnadstäckning, ofta ej heller mindrekostnadstäckning, medan andra turer uppnår intäktsöverskott. En resultatutjämnning mellan hög- och lågfrekventerade turer på en och samma linje är grundläggande för möjligheten att med bibehållen lönsamhet upprätthålla trafikens regularitet. Den förutsätter emellertid att trafiken har visst skydd mot sådan konkurrens, som endast tar sikte på att tillgodose efterfrågan vid de tider då trafiken är vinstgivande. En dylik konkurrens skulle leda till att den nuvarande resultatutjämnningen mellan lönsamma och olönsamma turer omöjliggjordes, vilket i sin tur skulle antingen nödvändiggöra ersättning från det allmänna även till sådan trafik som under nuvarande förhållanden kan bedrivas med lönsamhet eller medföra försämrade trafikstandard. Även allmänna ordningshänsyn med avseende på turlistor, samtrafikarrangemang etc. talar för att vederbörande trafikföretag, som skall ansvara för linjetrafiken, tillförsäkras ett visst skydd i fråga om passagerarunderlaget. Enligt min mening bör därför tills vidare det nuvarande systemet bibehållas och tillståndsgivningen beträffande personbefordran i linjetrafik grundas på bl. a. behovsprövning. Detta kan i sin tur leda till begränsningar i rätten att utöva beställningstrafik med buss eller personbil även om ett visst utrymme bör finnas för ett mer konkurrensfrämjande system på detta område.

I vad gäller droskbilstrafiken talar också allmänna servicehänsyn för att i viss utsträckning bibehålla en behovsgrundad tillståndsgivning. Även inom drosktrafiken är nämligen en tidsmässig resultatutjämnning i viss mån nödvändig för att säkra rimliga krav på tillfredsställande service. Beträffande systemets utformning finner jag emellertid en översyn angelägen i fråga om såväl drosktrafiken som busstrafiken. Denna översyn, som skall verkställas i samband med den tidigare berörda allmänna revisionen av yrkestrafikförordningen, bör taga sikte på att slopa regleringar, som inte framstår såsom nödvändiga från här anförda synpunkter, och att förenkla det administrativa förfarandet.

Frågan om upprätthållandet av en tillfredsställande transportförsörjning

på landsbygden torde tills vidare få anses i huvudsak löst genom ersättning för viss järnvägstrafik samt reguljär biltrafik i enlighet med vad jag föreslår i det följande.

Som tidigare nämnts föreslås i det följande att s. k. sambruk av personbil i viss utsträckning skall undantagas från bestämmelserna i yrkestrafikförordningen. Ett helt frisläppande skulle kunna allvarligt äventyra förutsättningarna för den kollektiva trafiken. Rätten till sambruk har därför begränsats till att avse resor mellan bostad och arbetsplats — varmed likställes skola eller annan lokal för undervisning ävensom militärföreläsning — samt till högst fyra passagerare. Med hänsyn till att den pågående uttunnningen av den kollektiva persontrafiken redan ställt flera landsbygdsområden utan kollektiv persontrafik och att denna utveckling oavsett olika stödåtgärder kan väntas fortgå, kan det emellertid visa sig lämpligt att öppna en möjlighet för länsstyrelserna att i dylika områden lämna ägare av personbil rätt att mot ersättning ehuru utan transportplikt etc. skjutsa andra personer inom dylika områden eller till och från viss eller vissa tätorter. Denna fråga kräver emellertid ytterligare undersökningar inom kommunikationsdepartementet innan förslag kan framläggas. I avvaktan härpå föreslås i det följande viss utvidgning av det förenklade tillståndsförfarandet för sambruk enligt § 11 i yrkestrafikförordningen.

Vid bedömningen av möjligheterna att slutligt genomföra det trafikpolitiska reformprogrammet måste bl. a. beaktas att en skärpt konkurrens på transportmarknaden inte får leda till ökad olycksfrekvens i trafiken genom hårdare utnyttjande av förarpersonal. Utöver det pågående arbetet för att — genom upprustning av vägarna, skärpt kontroll över fordonen, bättre utbildning av förarna, intensifierad trafikövervakning m. m. — skapa förutsättningar för en större säkerhet i trafiken, erfordras en översyn av arbetstidsregleringen, arbetarskyddet m. m. för dem som är verksamma som förare inom såväl yrkesmässig som icke yrkesmässig biltrafik samt skärpt kontroll över bestämmelsernas efterlevnad. Jag har därför med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 28 juni 1963 tillkallat särskilda sakkunniga för att skyndsamt verkställa en utredning angående regleringen av arbetsförhållandena inom landsvägstrafiken.

Den analys trafikutredningen givit av den trafikpolitiska problematiken utgör en synnerligen värdefull grund för transportfrågornas fortsatta bedömning. Detsamma gäller det omfattande utredningsmaterial, som utredningen sammanställt i sina betänkanden och framställningar. Många delområden är dock alltjämt otillräckligt penetrerade och behovet av transportteknisk och transportekonomisk forskning stort. Transportväsendets ökande relativa betydelse i samband med den pågående strukturomvandlingen inom näringslivet och den dynamiska utvecklingen på det transporttekniska

området, som medför att transportekonomiska omvärderingar ständigt måste göras och på grundval härav successiva omläggningar inom transportapparatens vidtagas, utgör mycket starka motiv för att en kontinuerlig grund- och målforskning på transportområdet bedrivs så att här avsedda bedömningar och åtgärder kan baseras på säkrast möjliga underlag. Den transporttekniska och transportekonomiska forskningen har också under senare år fått ökade resurser. Härvid har behovet av samordning mellan skilda forskningsinsatser blivit alltmer framträdande. Den forskning, det här gäller, bedrivs nämligen på en mängd olika håll bl. a. hos statliga och kommunala myndigheter, vid universitet och högskolor samt inom statliga, statsunderstödda och enskilda forskningsorgan. Sådan forskning bedrivs även hos olika transport- och distributionsföretag, hos fordonstillverkare och industriföretag med omfattande transporter samt inom fack- och intresseorganisationer.

Vad jag nu anfört visar klart på behovet av en samordning av forskningsinsatserna på transportväsendets område. Härigenom kan otvivelaktigt åtskilligt vinnas i fråga om utnyttjandet av de i förhållande till behoven knappa personella resurserna för forskning. Jag har därför för avsikt att inhämta Kungl. Maj:ts bemyndigande att tillsätta en utredning i särskild ordning om transportforskningens organisation. I vad mån ökade insatser är möjliga för att tillgodose de växande forskningsbehoven inom transportväsendets område är en del av den större fråga om användningen av våra forskningsresurser, som ankommer på forskningsberedningen. Utredningen bör därför bedriva sitt arbete i nära samråd med beredningen.

I de likalydande motionerna I: 811 och II: 977 har hemställts att riksdagen vid sin behandling av förevarande proposition i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att frågan om enhetliga och likvärdiga rabattförmåner för värnpliktiga, studerande och pensionärer vid resa med olika slag av kommunikationsmedel skyndsamt måtte prövas i samråd med berörda trafikföretag, så att förslag i ärendet kan föreläggas 1964 års riksdag.

I de likalydande motionerna I: 812 och II: 983 har, såvitt nu är i fråga, hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t som allmänna riktlinjer för den statliga trafikpolitiken måtte ange vad i motionerna anförts.

I motionerna I: 816 och II: 988 har hemställts att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 191 måtte uttala, att målet för den statliga trafikpolitiken i fråga om Gotlands trafikförbindelser med fastlandet skall vara, att staten skall i den utsträckning som blir behövlig lämna ekonomiskt stöd åt gotlandstrafiken, så att kostnaderna för gods- och personbefordran mellan Gotland och fastlandet blir i huvudsak lika med kostnaderna för transport per järnväg med motsvarande trafikstandard på sträckor av samma längd samt att riksdagen ville beakta de synpunkter som i övrigt framförts i motionerna.

I motionerna I: 820 och II: 982 har, såvitt nu är i fråga, hemställts, att

riksdagen vid sin behandling av förevarande proposition dels måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att frågor med inverkan på konkurrensförutsättningarna inom järnvägstrafiken och inom med denna konkurrerande biltrafik, t. ex. frågor rörande SJ:s kapital- och pensionskostnader samt bilbeskattningsfrågor, måtte beredas och avgöras i sådan ordning att största möjliga hänsyn kan tagas till den sammantagna effekten på trafikapparatens utveckling, att frågan rörande uppbyggnad områdesvis av en för person- och styckeodstransporter avsedd trafikorganisation i samverkan mellan SJ och den enskilda företagsamheten inom trafik- och transportbranschen skyndsamt måtte utredas, och att frågan rörande införande av den s. k. genomgående taxa eller annan metod, som eliminerar nuvarande olägenheter vid omlastning och byte av trafikmedel måtte upptagas till förnyad prövning, dels ock beakta vad i motionerna i övrigt anförts.

II. Trafikinvesteringar

Under förevarande avsnitt (s. 67—123) har Kungl. Maj:t dels föreslagit riksdagen att upphäva det av 1946 års riksdag fattade principbeslutet om breddning till normalspår av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö, dels ock berett riksdagen tillfälle att avgiva yttrande i anledning av vad departementschefen i övrigt anført rörande de statliga trafikinvesteringarna m. m.

För en närmare redogörelse för trafikutredningens förslag i denna del, innebörden av vissa framställningar i ämnet och 1960 års vägsakkunnigas utredning angående frågan om avgiftsbelagda trafikanläggningar samt de i remissyttrandena framförda synpunkterna hänvisas till propositionen (s. 57—108).

Departementschefen har anført följande.

Till ledning för en översiktlig bedömning från trafikpolitisk synpunkt av ifrågasatta trafikinvesteringar anger trafikutredningen vissa allmänna tendenser i trafikens utveckling på längre sikt. Utredningen har grundat sina uttalanden på de prognoser för biltrafik, järnvägstrafik och luftfart, som jag översiktligt redovisat i samband med behandlingen av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken. Utredningen framhåller att persontrafiken även i framtiden kommer att präglas av bilismens expansion. Man räknar med att var tredje invånare har bil år 1975. Den kollektiva persontrafikens utveckling kommer givetvis att påverkas härav. Korthållstrafiken på järnväg kommer att minska kraftigt samt ersättas med individuell trafik och i viss utsträckning busslinjetrafik. Kring landets största städer torde dock den rälsbundna trafiken komma att ingå såsom ett nödvändigt led i den lokala transportförsörjningen. Personbefordran på långa avstånd antages vidare — även med beaktande av inrikesflygets utvecklingsmöjlig-

heter — förbli en väsentlig uppgift för järnvägen. I vad gäller godstrafik synes det trafikutredningen sannolikt att järnvägen för överskådlig framtid kommer att dominera malmtransporter och mera långväga godstransporter, medan lastbilarna successivt övertar en större del av godstransporterna i övrigt. Eftersom transportvolymen totalt sett kan förväntas öka åtminstone i takt med varuproduktionen men sannolikt mera på grund av den fortgående strukturomvandlingen inom näringslivet får man — även om en inbördes förskjutning sker mellan järnväg och bil — räkna med ökade uppgifter för båda transportmedlen.

Denna bedömning av de allmänna utvecklingstendenserna inom trafiken kan jag i huvudsak godtaga. I en aktiv trafikpolitik bör enligt min uppfattning — som jag närmare utvecklat i ett tidigare avsnitt — ingå såsom ett viktigt led att mot bakgrunden av de allmänna utvecklingstendenserna inom trafiken söka bättre än hittills samordna investeringarna inom de olika trafikgrenarna. Inom trafiksektorn finns f. n. långsiktiga investeringsplaner för väg- och järnvägsområdet, nämligen 1957 års vägplan och den av järnvägsstyrelsen år 1960 upprättade beräkningen av järnvägsinvesteringarna åren 1960—1979. Innan jag övergår till att behandla frågan hur en ökad samordning skall kunna uppnås vill jag behandla spörsmålet om den långsiktiga investeringsplaneringen inom var och en av trafikgrenarna.

I vägplanen, som presenterades i 1959 års statsverksproposition, redovisades en översiktlig och principiell plan för upprustning under en 20-årsperiod fram till år 1975 av det allmänna vägnätet. Planen byggde på kända faktiska förhållanden men också på prognoser och utredningar rörande bl. a. fordons- och trafikökningen, befolkningstillväxten samt näringslivets expansion och lokalisering. Sedan vägplanen framlades har utvecklingen på skilda områden blivit annorlunda än som kunde förutses då planen upprättades. De uppgjorda fordons- och trafikprognoserna har sålunda som helhet överträffats. Den sedan länge pågående befolkningskoncentrationen beräknas fortsätta. Med en ökande totalbefolkning innebär detta en allt större koncentration till tätorterna. Sist angivna förhållanden medför, att trafikproblemen i städer och tätorter växer. Bl. a. framträder starkt behovet av utbyggda och nya trafikleder i samband med exploateringen av nya bostadsområden i tätortsregionerna. Vidare aktualiseras behovet av en effektiv samordning av trafikledsbyggandet i städerna och vägutbyggnaden på landsbygden. Sedan vägplanen framlades har tillkommit omständigheter som inte kunnat förutses vid uppgörandet av vägplanen. I sammanhanget vill jag särskilt nämna de krav på vägutbyggnader, som kan bli en följd av kommunblocksbildningen. Av väsentlig betydelse är också den fortsatta utvecklingen och de nya rön som vunnits på det vägtekniska samt fordonstekniska området.

Enligt min mening motiverar bl. a. här anförda förhållanden att frågan

om den översiktliga vägplaneringen tages upp till förnyat övervägande. I skrivelse den 28 juni 1963 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen också aktualiserat ifrågavarande spörsmål samt hemställt om bemyndigande att verkställa en översyn av vägplanen. En dylik översyn kommer att omfatta — förutom rent vägtekniska spörsmål — en rad frågor, som är av mera allmän karaktär och som jag till en del redan berört i det föregående. Vidare måste bl. a. med hänsyn till den nivå, som de årliga investeringarna i vägar och gator numera uppnått, de samhällsekonomiska synpunkterna särskilt beaktas vid översynen. Mot bakgrunden av det anförda synes lämpligt att utredningen verkställas av särskilda för ändamålet tillkallade sakkunniga. Jag kommer därför att hemställa om Kungl. Maj:ts bemyndigande att tillkalla sådana sakkunniga. Jag anser mig inte i detta sammanhang ha anledning att utöver vad som skett i det föregående gå in på de spörsmål som det bör ankomma på de sakkunniga att utreda.

I anslutning till vad 1960 års vägsakkunniga framhållit rörande avgiftsbelagda trafikaneläggningar vill jag för egen del anföra följande.

Sedan lång tid tillbaka finansieras de allmänna vägarna och därtill hörande anordningar genom att medel ställes till förfogande över statsbudgeten. Några särskilda avgifter för nyttjandet av viss väg upptages inte. Denna allmänna princip för vägväsendets finansiering har allmänt accepterats och ansetts medföra stora fördelar från bl. a. kostnadsutjämningsynpunkt. För att man skall göra avsteg härifrån och tillskapa en lagstiftning, som har till ändamål att möjliggöra och främja tillkomsten av avgiftsbelagda trafikaneläggningar, måste enligt min mening mycket tungt vägande skäl kunna anföras. Spörsmålet om införandet av en dylik lagstiftning har i den allmänna debatten under senare år aktualiserats främst i samband med behovet av broar över Öresund och Kalmarsund samt vissa bro- och tunnelföretag i Göteborg, d. v. s. ett fåtal särskilt kapitalkrävande företag. De sakkunniga har framhållit att bro- och tunnelprojekten i Göteborg redan påbörjats efter medelsanvisning i vanlig ordning och att den fasta förbindelsen över Öresund synes vara av så speciell karaktär att den inte bör behandlas i förevarande sammanhang. Enligt de sakkunnigas mening är det därför numera endast en fast förbindelse över Kalmarsund som skulle kunna komma ifråga som avgiftsfinansierat företag. Jag delar de sakkunnigas uppfattning, att det ej är befogat att enbart för detta fall göra avsteg från den allmänna huvudprincipen för vägväsendets finansiering och införa en lag om tullvägar.

I detta sammanhang vill jag anmäla, att en översyn f. n. pågår inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av tidigare framlagt utredningsmaterial rörande en broförbindelse över Kalmarsund. Denna översyn bör enligt min mening bedrivas i sådan takt att ett aktuellt material för ett ställningstagande i frågan om en fast förbindelse till Öland bör finnas att tillgå i god tid

före den förnyelse av flerårsplanerna för väg- och brobyggnader, som författningsenligt skall äga rum under år 1966. — Med hänsyn till att en fast förbindelse över Öresund är av speciell karaktär får frågan om avgiftsbiläggning av trafiken tas upp till behandling i samband med ett ställningstagande till detta projekt.

I vad gäller de statliga järnvägsinvesteringarna vill jag erinra om att dessa, till skillnad från väginvesteringarna, omfattar såväl fasta anläggningar som rullande materiel. Arbetet för att skapa balans i SJ:s ekonomi är sedan några år inriktat på att koncentrera företagets verksamhet genom nedläggning av trafiksvaga bandelar, indragning av olönsamma stationer etc. och att jämsides härmed rusta upp bana och materiel på nätet i övrigt för att ge SJ möjligheter att effektivt konkurrera med övriga transportmedel. Ett fullföljande av den sålunda påbörjade upprustningen av de järnvägslinjer som skall bibehållas är från trafikpolitisk synpunkt angeläget så att SJ på mest rationella sätt kan utföra den andel av transportarbetet som bäst och billigast ombesörjes med järnväg.

Liksom när fråga är om investeringar i gator och vägar bör givetvis även järnvägsinvesteringarna alltjämt vara föremål för årlig prövning. Denna prövning måste ske mot bakgrunden av en så långt möjligt realistisk bedömning av investeringsbehovet och räntabiliteten på längre sikt. Självfallet måste prognoser och investeringsberäkningar även för järnvägens del successivt revideras med beaktande av faktisk utveckling och vunna erfarenheter.

De nu förutsedda järnvägsinvesteringarna tar främst sikte på att fullfölja den tekniska rationaliseringen och upprustningen av affärsbanenätet och beräknas ha en inte obetydlig kostnadssänkande effekt bl. a. genom de av investeringarna möjliggjorda personalbesparingarna. I överensstämmelse med bedömningen av järnvägens framtida förutsättningar på transportmarknaden avser den planering på lång sikt av järnvägsinvesteringar, som senast utarbetats och framlagts av järnvägsstyrelsen, till väsentlig del investeringsprojekt som berör godstrafiken. Det är enligt min mening nödvändigt att investeringarna på detta sätt koncentreras till de områden av järnvägsdriften, där utrymme finns för kostnadssänkande rationalisering och där järnvägen genom ökad effektivitet och höjd standard kan erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ till andra transportmedel. Detta torde främst gälla i fråga om vagnslastgodstrafiken. Emellertid är jämväl en fortsatt upprustning av SJ:s persontrafikservice nödvändig, om järnvägstrafikens naturliga förutsättningar när det gäller långväga personbefordran skall kunna tillvaratagas.

Till den koncentration av järnvägsdriften genom nedläggning av trafiksvaga bandelar m. m., som bör ske parallellt med affärsbanenätets upprustning, återkommer jag i det följande.

Jag övergår härefter till att behandla de i detta sammanhang relevanta sjöfartspolitiska frågorna och kommer därvid att uppehålla mig vid dessa något utförligt, eftersom de i ytterst ringa utsträckning tagits upp av trafikutredningen.

Vad sjöfartens anläggningar beträffar är de statliga investeringarna i första hand knutna till de genomgående farlederna och anordningarna för fartygens säkra seglation i dessa. De allmänna hamnarna är på ett par undantag när kommunägda och kommunerna svarar för investeringarna i dessa inberäknat anslutna inseglingsleder. I enlighet med beslut av riksdagen år 1957 skall den statliga hamnpolitiken inriktas så, att den företagsekonomiska lönsamheten lägges till grund för hamninvesteringarna. Statsbidrag skall endast utgå i de fall, då denna princip av speciella skäl inte anses böra uppehållas, närmast då för projekt, motiverade av lokaliserings- och beredskapsskäl. En ytterligare bidragsgrund är att stimulera en från arbetsmarknadssynpunkt önskvärd tidsförläggning av hamninvesteringarna.

Investeringarna i de allmänna hamnarna har de senaste åren utgjort ca 100 milj. kr. årligen. Utbyggnaderna har till betydande del avsett fördjupningsarbeten, bl. a. för att möta utvecklingen mot stora fartygsenheter inom särskilt oljetransportsektorn. Omställningen från fasta till flytande bränslen och bränsleförbrukningens samtidigt starka ökning har över huvud taget ställt stora anspråk på hamnarna. — Stora investeringar har också gjorts för att skapa ökad kapacitet för torrlasttrafiken, inte minst utförseln av olika skogsprodukter. Detta gäller ej endast de allmänna hamnarna utan också de industriägda lastageplatserna. Den i lastageplatserna tidigare dominerande pråmutlastningen har praktiskt taget helt ersatts med uttransport över kaj. Betydande investeringar har även gjorts — såväl inom som utanför de allmänna hamnarna — i olika anordningar för den starkt expanderande färjtrafiken.

De statliga insatserna på farledssidan har de senaste åren fått en ökad omfattning. Sjömätningen har intensifierats för att möta de nya krav på framkomlighet, som de större, mera djupgående fartygen ställer. Fyrskepp har ersatts med fasta fyror. Norrlandssjöfarten har fått tillgång till ett radiotekniskt navigationssystem, det s. k. deccasystemet, vilket möjliggör exakta positionsbestämningar oberoende av fartygläge och väderleksförhållanden. Den statliga isbrytarkapaciteten har byggts ut, vilket — tillsammans med utökad tillgång till hamnägda lokalisbrytare och förbättrade säkerhetsanordningar — givit upphov till en aktningvärd förlängning av seglationssäsongen, framför allt för hamnarna i Bottenhavet.

Den inrikes sjöfarten, vilken alltmer inriktats på transport av ett fåtal stora massvaror, ställer icke särskilt stora krav på sårinvesteringar från det allmännas sida. Den synes i stort sett ha svarat för de kostnader den förorsakat. Det för ett konkurrensfrämjande trafikpolitiskt system gällande kravet att varje trafikgren själv skall täcka sina kostnader kan alltså sägas vara tillgodosett.

Hamnarnas roll i transportväsendet är genom den utveckling, som skett sedan länge, mindre knuten till den egentliga inrikes sjöfarten än till uppgiften att — med eller utan mellanliggande lagring av det befordrade godset — sammanbinda utrikes- och inrikes transporter. Såsom följd av Sveriges stora utrikeshandelsvolym får hamnarna därigenom en central roll i det samlade transportsystemet. Enligt min mening talar starka skäl för att det under de kommande åren krävs en långtgående anpassning av sjöfarten och därigenom också av hamnarna till ändrade trafikförutsättningar. Möjligheterna att pressa omlastningskostnaderna och förkorta fartygens liggetider blir av avgörande betydelse för hur sjöfarten skall kunna konkurrera med järnvägar och lastbilar om utrikestransporter av i varje fall mera högvärdigt gods. In i bilden kommer de praktiska möjligheterna att i ökad omfattning gå över till enhetslaster med utnyttjande av pallar, behållare m. m. I förhållande till konkurrerande transportmedel har sjöfarten i dag en belastning i det stora antalet i transportkedjan ingående, fristående parter. Samordningsbehovet måste framöver ägnas stor uppmärksamhet.

Av betydelse är till vilken del nuvarande i hög grad decentraliserade hamnsystem är förenligt med rationella sjötransporter. Ett successivt allt effektivare landtransportsystem reducerar fördelarna av ett starkt förgrenat hamnsystem. De stora investeringar, som en ändrad godshantering kräver, lär därtill få inriktas på ett begränsat antal hamnar. De ökade kraven på farledsdjup, som vissa delar av sjötrafiken ställer, talar också för en koncentration. Jag vill vidare erinra om att företrädare för den på Sverige baserade transoceana linjesjöfarten påtalat den kostnadsfördyring, som de många hamnanlöpen medför. Olägenheterna blir alltmera framträdande ju mer kapitalkrävande linjesjöfarten blir. Otvivelaktigt skulle en ökad koncentration medföra betydande fördelar även i fråga om isbrytning och lotsning. Den framtida lotsorganisationen är sedan i våras föremål för prövning av en särskild utredning. Denna skall också framlägga förslag om hur kostnaderna för lots- och fyrväsendet skall uttagas från sjöfarten.

De avvägningar, som utformningen av det framtida hamnsystemet nödvändiggör, är delvis mycket svåra. Ett ökat samråd är önskvärt mellan olika intressenter inom såväl den allmänna som den enskilda sektorn. Krav ställs på en utökad forskning inom både det tekniska och det ekonomiska fältet. Rådande utvecklingstendenser dels i Sverige och dels hos våra utländska handelspartners bör bättre än vad som hittills skett klarläggas för att inriktningen av de framtida investeringarna skall kunna bedömas. Staten torde få taga på sig en väsentlig del av ansvaret för att erforderliga undersökningar kommer till stånd. Härigenom ges också hamnarnas huvudmän förbättrat underlag för beslut i olika investeringsfrågor.

Särskilt stora krav på statliga investeringar har ställts av de trafikantgrupper, som är knutna till sjöarna Vänern, Vättern och Mälaren och dessas sjöförbindelser med havet. Godstransporterna mellan vänern- och vätternområdena samt västkusten är föremål för undersökning av den år 1961 till-

satta kanaltrafikutredningen. Kanalfrågorna bör enligt direktiven ses i ett större transportekonomiskt sammanhang. Utredningen har att söka klargöra hur de tyngre transporterina inom berörda områden i framtiden kan komma att utvecklas och hur de bör fördelas mellan sjöfart, järnväg och landsväg för att det från samhällsekonomisk synpunkt fördelaktigaste resultatet skall nås. En bedömning bör göras bl. a. av förutsättningarna att i stället för en utbyggnad av vattenvägarna tillgodose områdenas ökade transportbehov helt eller delvis med andra transportmedel.

De slutsatser, som utredningen i sinom tid kommer till, och de överväganden den redovisar bör, såsom jag ser det, kunna få tillämpning inte endast på de frågor, som utredningen är direkt inkopplad på. De principiella slutsatserna bör kunna tjäna diskussionen om hamnfrågorna i stort, åtminstone beträffande den grad av koncentration eller decentralisering, som är ändamålsenlig, sedd från helhetens synpunkt.

För den inrikes luftfartens del torde kunna konstateras, att flygplatsorganisationen är väl utbyggd i förhållande till den aktuella trafikefterfrågan och att dess kapacitet lätt kan anpassas även till en ganska betydande trafikökning. Byggandet av flygfält kan dock i ytterligare några fall visa sig motiverat och på längre sikt kan de tekniska framstegen på korthållsflygets område — t. ex. vidareutvecklingen av de s. k. STOL-planen — motivera en komplettering av flygplatssystemet.

Flygplatsernas kapitaltjänstkostnader har hittills inte kunnat täckas av flygtrafiken. I direktiven för den 1962 tillsatta utredningen rörande luftfartsverkets ekonomi framhålles emellertid, att den principiella utgångspunkten för utredningens arbete skall vara, att luftfartsverket liksom statens affärsverk i övrigt skall sträva efter full kostnadstäckning inklusive förräntning av i verksamheten nedlagt kapital. Detta innebär självfallet inte krav att en flygplats omedelbart efter sin tillkomst skall vara ekonomiskt självbärande. Bedömningen måste ske över en lämpligt avvägd längre tidsperiod. Enligt direktiven skall utredningen vidare utarbeta förslag till riktlinjer för investeringspolitiken. Utredningen skall undersöka huruvida anordnande och förbättring samt drift av flygplatser i ökad utsträckning bör bli en angelägenhet för kommuner och andra lokala intressenter.

Såsom jag framhållit i samband med behandlingen av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken är det från alla synpunkter angeläget, att en rationell samordning av investeringsverksamheten på trafikområdet kommer till stånd, varvid målsättningen bör vara att skapa ett transportsystem där de olika trafikanläggningarna och transportmedlen på ett optimalt sätt kompletterar varandra. I det föregående har jag lagt fram vissa förslag som syftar till en ökad samordning av de statliga investeringarna och som jäm-

väl är avsedda att verka i samma riktning i fråga om vissa kommunala trafikinvesteringar. Till en aktiv trafikpolitik hör emellertid, att man i väsentligt större utsträckning än för närvarande centralt kan — i samarbete med statliga och kommunala myndigheter samt enskilda organisationer — fortlöpande planera och verka för lämplig avvägning av trafikinvesteringarna och en rationell uppläggning av trafiken. Av stor betydelse är också att regionala undersökningar sker i syfte att skapa bästa möjliga trafikservice. Initiativ till dylika undersökningar har tagits bl. a. genom tillsättande av särskilda utredningar, t. ex. kanaltrafikutredningen. Behovet av ökade insatser är emellertid starkt framträdande. För att möjliggöra en mer aktiv verksamhet i alla dessa och liknande avseenden erfordras att kommunikationsdepartementets planeringskapacitet förstärks. Förslag härom torde böra framläggas i nästa års statsverksproposition.

I det följande kommer jag att behandla vissa speciella samordningsproblem i storstadsregionerna.

Frågan om den kollektiva närtrafikens framtida anordnande inom storstadsregionerna innefattar åtskilliga komplicerade problem. Helt naturligt har problemen blivit först aktuella kring huvudstaden. Ett långvarigt och omfattande utredningsarbete rörande Stockholmsområdets kollektiva närtrafik har utförts i syfte att bringa klarhet i problemställningarna. Av grundläggande betydelse härvidlag är Stor-Stockholms trafikutrednings tre betänkanden, som framlades i slutet av 1950-talet efter ett tioårigt utredningsarbete. Frågekomplexet har därefter varit föremål för vidare studier och bearbetning inom berörda trafikföretag, kommuner och kommunala samarbetsorgan.

Under sommaren och hösten har flera för frågans bedömning betydelsefulla utredningar slutförts. Sålunda föreligger nu en utredning om Stockholms spårvägars taxesytem och framtida ekonomi. Inom SJ har vidare avslutats vissa undersökningar om lönsamheten i närtrafiken samt utarbetats förslag till ett framtida rationaliserat närtrafiksystem för SJ:s och dess dotterföretags tåg- och busstrafik inom Stockholmsområdet. En rapport om ett kollektivt trafiksystem för den framtida trafiken till Stockholms norra förorter har för kort tid sedan utsänts av Norra förorternas trafikutredning till berörda kommuner och trafikföretag för yttrande. Även andra utredningar föreligger och ytterligare material väntas framkomma under höstens lopp.

Av fundamental betydelse för bedömningen av den framtida närtrafiken inom huvudstadsområdet är även den år 1960 fastställda regionplanen för Stockholmstrakten. Genom denna har skapats en enhetlig plan i vad gäller huvudlinjerna för områdets utveckling och utbyggnad. I fråga om den kollektiva trafikförsörjningen bygger regionplanen i allt väsentligt på Stor-Stockholms trafikutrednings undersökningar. Till följd av bl. a. väsentligt

ökade krav ifråga om bebyggelseutvecklingen inom regionen förbereds f. n. en revidering av regionplanen.

Trafiken — som utgöres av järnvägs-, tunnelbane-, spårvägs- och buss- trafik — ombesörjes av ett flertal trafikföretag, bland vilka SJ och Stockholms spårvägar är de dominerande. SJ-koncernens trafik inom området beräknas gå med en förlust på drygt 15 milj. kr. per år. Underskotten på Stockholms spårvägars trafik uppgår till avsevärt större belopp och torde år 1962, inberäknat kapitaltjänstkostnader på de fasta anläggningarna, ha utgjort ca 85 milj. kr. Övriga trafikföretag inom området torde i stort sett lämna tillfredsställande resultat. Taxenivå, taxesystem och resestandard varierar rätt påtagligt mellan de olika trafikföretagen. En genomgående beräkning av biljettpriser och samordnade tidtabeller är krav som förts fram från trafikant håll.

En betydande befolkningsökning förutses inom Stockholmsområdet för de återstående decennierna av detta sekel. Ökningen kommer i allt väsentligt att äga rum utanför Stockholms stads nuvarande gränser. Även vid en kraftig expansion av privatbilismen måste den kollektiva trafiken svara för huvuddelen av resorna mellan bostad och arbetsplats. För att möta denna utveckling kommer det att krävas miljardbelopp i investeringar för enbart den spårbundna kollektiva trafiken. Belopp som mångdubbelt överstiger investeringarna för den spårbundna trafikens fasta anläggningar kommer att erfordras för en med hänsyn till såväl privatbilismen som buss- trafiken och lastbilstrafiken nödvändig utbyggnad av trafikledssystemet.

Mot bakgrunden av dessa förutsedda investeringskrav framstår en samordning av planering och utbyggnad av den kollektiva trafikapparaten som i hög grad angelägen från samhälleliga synpunkter. En förbättrad samordning torde även medföra ett effektivare utnyttjande av transportmedel och anläggningar och ökade rationaliseringsmöjligheter genom stordrift. Inte minst för möjligheterna att tillgodose önskemålen om ett enhetligt taxesystem m. m. kräves nya organisatoriska lösningar i samordnande riktning.

Utredningsarbetet har nu nått så långt att strävandena bör inriktas på att konkreta åtgärder för samordningen skall kunna vidtagas så snart som möjligt. Samordningen berör ett betydande antal myndigheter, kommuner och trafikföretag m. m. Utvecklingen hittills tyder på att synpunkterna går starkt isär, vilket kan komma att avsevärt fördröja en lösning av problemen. Med hänsyn härtill torde ett initiativ från statens sida vara motiverat för att söka närma de olika intressenternas ståndpunkter till varandra och därmed underlätta en lämplig lösning av problemkomplexet. Gjorda sonderingar tyder också på att önskemål finns bland berörda intressenter för en sådan medverkan från statens sida.

Enligt min mening bör en sådan medverkan för frågans lösning få den formen, att en särskild statlig förhandlingsman eller förhandlings- och utred-

ningsman utses. Uppgiften bör därvid vara att genom förhandlingar mellan berörda intressenter söka sammanjämka dessas ståndpunkter samt utarbeta förslag till gemensamma lösningar av den kollektiva närtrafikens problem i området. Målet för arbetet bör vara att mot bakgrund av bl. a. regionplanen uppnå en lösning som innebär en fullgod trafikservice inom området till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Arbetet bör i första hand inriktas på att genom organisatoriska åtgärder möjliggöra sådan samordning inom närtrafiken, att investerings-, drift- och taxepolitik smidigt kan inriktas mot nyssnämnda mål.

Ett definitivt ställningstagande till formerna för förhandlingsarbetet bör emellertid ske först efter närmare samråd med berörda intressenter. Jag har för avsikt att under den närmaste tiden ta upp överläggningar härom med vederbörande myndigheter, kommuner och trafikföretag m. fl. Därefter torde jag på nytt få anmäla ärendet för Kungl. Maj:t.

Likartade närtrafikproblem kan väntas successivt uppkomma även i andra storstadsregioner och sannolikt först i Göteborgsregionen. Problemen där har dock inte tillnärmelsevis nått samma dimensioner som i Stockholmsområdet. Det grundläggande utredningsunderlaget, exempelvis regionplan, föreligger ej heller ännu för Göteborgsområdet. Om föreliggande inkorporeringsplaner förverkligas, torde samordnade lösningar av närtrafikproblemen i Göteborgsområdet kunna nås lättare än i Stockholmsområdet.

Något motsvarande initiativ för andra förortsregioner än huvudstadens synes mig med hänsyn till det sagda inte f. n. påkallat. Utvecklingen bör dock fortlöpande följas. Man torde kunna utgå ifrån att det fortsatta arbetet med lösandet av samordningsproblemen för Stockholmsområdets närtrafik kommer att ge värdefulla erfarenheter till gagn även för övriga storstadsregioner.

Härefter övergår jag till att behandla vissa frågor rörande breddning till normalspår av smalspåriga järnvägslinjer och nedläggning av trafiksvaga järnvägar m. m.

Såsom trafikutredningen föreslår bör ifrågakommande undersökningar rörande breddning av smalspåriga järnvägslinjer drivas parallellt med nedlägningsundersökningar. Kvarvarande smalspårlinjer har nämligen i flertalet fall ett så ringa trafikunderlag att breddning oflast inte är ekonomiskt försvarlig. Den berörda bygdens trafikförsörjning bör undersökas i ett vidare sammanhang än såsom allenast en järnvägsekonomisk fråga. Detta sker regelmässigt i samband med nedlägningsundersökningarna. Från trafikpolitisk synpunkt bör endast sådana breddningsprojekt, vilkas kapitaltjänstkostnader kan förväntas bli till fulla täckta, upptagas till närmare prövning. Vid sin behandling av vid 1953 års riksdag väckta motioner rörande vissa breddningsprojekt framhöll statsutskottet (SU 1953: 9) bl. a. att en konkret plan för det fortsatta breddningsarbetet enligt utskottets mening borde upprättas. Sedan vissa då aktuella breddningsfrågor blivit

lösta och sedan utvecklingen inom järnvägstrafiken under det gångna decenniet, som jag förut antytt, lett till att antalet breddningsprojekt som bör komma till utförande numera måste anses vara ytterst ringa, bör det fåtal fall som kan bli aktuella behandlas inom ramen för den ordinarie prövningen av SJ:s investeringar i allmänhet. Någon särskild breddningsplan är enligt min mening inte erforderlig. Breddningsprojekten bör inordnas bland SJ:s övriga investeringar och i princip realiseras i den ordning, som tillämpas för dessa investeringar, d. v. s. i första hand med hänsyn till investeringarnas räntabilitet. Till vissa konkreta breddningsprojekt återkommer jag i det följande.

I vad gäller nybyggnad av järnvägslinjer framhåller trafikutredningen att den allmänna järnvägsbyggnadsepoken i vårt land i stort sett avslutades i och med inlandsbanans färdigställande år 1937. Vissa mindre nybyggnadsföretag har dock genomförts även under senare år och förslag har i skilda sammanhang framförts om ytterligare nybyggnadsprojekt. Jag delar trafikutredningens uppfattning att från trafikpolitisk synpunkt krav på lönsamhet bör uppställas på investeringar i varje ifrågakommande järnvägsbyggnadsprojekt. I fråga om såväl nybyggnads- som breddningsprojekt kan lokaliserings- och försvarspolitiska överväganden givetvis tänkas komma att påverka bedömningarna av huruvida visst projekt bör trots bristande räntabilitetsförväntningar komma till utförande. Denna bedömning måste uppenbarligen ske från fall till fall. Generellt giltiga riktlinjer kan därför inte komma ifråga.

Nedläggning av trafiksvaga bandelar utgör en naturlig anpassning till de förändrade förhållanden på transportmarknaden som inträtt bl. a. till följd av bilismens expansion. Man räknar f. n. med att ungefär hälften av SJ-nätet inte längre är ekonomiskt bärkraftigt och driften av dessa linjer har beräknats vid ingången av budgetåret 1961/62 medföra en årlig belastning för SJ på närmare 200 milj. kr.

Järnvägsstyrelsen har sedan 1959 — då den trafikerade banlängden uppgick till ca 14 800 km — fått tillstånd att helt eller delvis lägga ned trafiken på 53 järnvägslinjer med en sammanlagd banlängd av 2 042 km, och dessa nedläggningar har med något undantag redan genomförts. Man torde kunna konstatera att det varit möjligt att genomföra nedläggningarna utan större olägenheter för de berörda bygderna och att den anordnade ersättningstrafiken på landsväg i vissa avseenden medfört en förbättrad transportservice. Såsom arbetet med nedläggningsfrågorna i praktiken bedrivits har det ej heller varit fråga om enbart ett snävt beaktande av statsbaneföretagets företagsekonomiska intressen. I stället har prövningen av nedläggningsärendena fått formen av en allsidig trafikplanering, där man — med utnyttjande av transportmedel mer avpassade för det förefintliga trafikunderlaget och med beaktande av de transportekonomiska synpunkterna — sökt att i rimlig grad tillgodose glesbygdens transportbehov.

Då erfarenheterna av hittills genomförda nedläggningar sålunda har vi-

sat att det trots de farhågor som i skilda sammanhang yppats om de negativa verkningarna av järnvägsnedläggelser varit möjligt att genom trafikomläggning skapa en tillfredsställande trafikservice till lägre samhälls-ekonomisk kostnad bör undersökningarna rörande möjligheterna att lägga ned driften helt eller delvis på trafiksvaga järnvägslinjer med kraft fullföljas. Ehuru stora belopp årligen krävs för att upprätthålla driften på sådana linjer, måste man nämligen konstatera att många av de berörda bygderna likväl inte lämnas den trafikservice som vore önskvärd. I anslutning härtill vill jag framhålla att enligt min mening bör — såsom led i den tidigare berörda samordningen av trafikinvesteringarna — även i ökad utsträckning göras mer omfattande, regionvis upplagda undersökningar av möjligheterna att med lämplig koordination av de olika transportmedlen ge en bättre trafikservice i olika delar av landet. Det torde få ankomma på kommunikationsdepartementet att sörja för att dylika undersökningar blir utförda.

De i trafikutredningens undersökningsprogram upptagna trafiksvaga linjerna har en total banlängd på nära 7 200 km, vilket motsvarar ca 47 procent av SJ:s hela år 1960 kvarvarande linjenät. De trafiksvaga linjer, som enligt utredningen i regel endast bör ifrågakomma för lönsamhetsundersökning, enär de av olika sociala skäl bedömts tills vidare inte kunna läggas ned, har av utredningen benämnts linjegrupp A. Linjer för vilka nedläggningsundersökning bör genomföras har hänförs till en linjegrupp B. Förslag om överförande av viss linje från en grupp till en annan bör enligt utredningen i första hand framläggas av järnvägsstyrelsen. Nedläggningsundersökningarna beträffande de till linjegrupp B hänförda bandelarna och vissa av bandelarna i linjegrupp A — sammanlagt 88 linjer om 4 400 km — skall enligt utredningen ske före den 1 januari 1965 och lönsamhetsundersökningarna beträffande övriga linjer skall ha skett före den 1 september 1963.

Sedan undersökningar slutförts har järnvägsstyrelsen i fråga om åtta linjer om 222 km funnit att nedläggning inte för närvarande är motiverad. I fråga om övriga linjer, för vilka enligt programmet möjligheterna till nedläggning skall undersökas, har järnvägsstyrelsen efter verkställda undersökningar erhållit begärda nedläggningsbemyndiganden för 34 linjer med en sammanlagd banlängd på 1 335 km. Framställning om nedläggning har inkommit beträffande ytterligare sju linjer. I fråga om tre av dessa linjer måste före eventuellt beslut om nedläggning frågan om breddning underställas riksdagen och jag återkommer i det följande till detta spörsmål. Återstående 39 i programmet upptagna linjer är för närvarande alla — med något undantag — föremål för undersökningar inom SJ:s centralförvaltning eller distriktsförvaltningarna. I vad gäller lönsamhetsundersökningarna har järnvägsstyrelsen i samband med anslagsberäkningarna för budgetåret 1964/65 anmält att undersökningarna givit till resultat att det totala under-

skottet på de trafiksvaga bandelarna uppgår till 238 milj. kr. per år vid 1962 års kostnadsläge och nätets omfattning den 1 juli 1963. Styrelsen har samtidigt meddelat att styrelsen avser att påbörja nedläggningsundersökningar beträffande vissa bandelar i linjegrupp A.

Såsom jag framhållit i det föregående bör möjligheterna att ersätta trafiksvaga och numera mindre ändamålsenliga järnvägslinjer med andra och lämpligare transportmedel skyndsamt prövas. Enligt min mening bör undersökningarna successivt anpassas till förändringar i de faktiska förutsättningarna för järnvägsdriften på de olika linjerna i SJ:s hela linjenät. Det angelägna i att utan tidsutdräkt pröva förutsättningarna för att överföra trafiken till landsväg är särskilt påtagligt med hänsyn till att tidskrävande vägupprustning ofta visar sig erforderlig innan en nedläggning kan genomföras.

I vad gäller formerna för nedläggningsärendenas handläggning vill jag erinra om den redogörelse härför, som jag lämnade i 1960 års statsverksproposition och mot vilken riksdagen inte uttalade någon erinran (bil. 8 s. 101, SU 1960: 6, rskr. 1960: 6). Trafikutredningen anser för sin del att nuvarande handläggningssång bör såsom i allt väsentligt tillfredsställande tills vidare bibehållas. Flertalet remissinstanser har ej heller haft något att erinra häremot. För egen del vill jag i detta sammanhang särskilt understryka betydelsen av det samråd som äger rum i dessa ärenden med representanter för kommuner, näringsorganisationer m. fl. i de bygder som berörs av trafikomläggningarna.

I anslutning till de järnvägsfrågor, som jag nu behandlat, vill jag även anmäla vissa breddningsprojekt i fråga om vilka riksdagen begärt undersökning eller redan fattat principbeslut. Sålunda hemställde 1955 års riksdag (rskr. 1955: 330) att Kungl. Maj:t skulle låta undersöka olika alternativa lösningar av frågan om trafiken på den smalspåriga (1 067 mm) järnvägslinjen Gullberna—Torsås—Bergkvara och i samband därmed på den likaledes smalspåriga (891 mm) linjen Torsås—Kalmar såsom led i en tänkt sydostkustbana. Nämda riksdagsskrivelse överlämnades av Kungl. Maj:t till trafikutredningen att tagas under övervägande vid fullgörande av utredningsuppdraget. Trafikutredningen har för sin del funnit, att trafikunderlaget för bandelen Gullberna—Torsås—Bergkvara, bedömd separat, inte är eller kan väntas bli av sådan storlek och karaktär, att det motiverar någon mera betydande uppoffring av investeringsmedel. Trafikutredningens uppfattning är vidare att frågan om breddning av dessa linjer inte har något nödvändigt samband med en tänkt sydostkustbana utan kan bedömas separat. Enligt trafikutredningens uppfattning föreligger därför inga skäl till breddning av dessa linjer eller till inspikning av järnvägsspåret på linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara till samma spårvidd som nu finns på linjen Torsås—Kalmar. I stället talar starka skäl för linjens nedläggning. Beträffande tanken på en sydost-

kustbana framhåller utredningen i övrigt att avgörande skäl för anordnande av en dylik bana hittills inte förebragts.

I skrivelse den 24 maj 1961 har järnvägsstyrelsen hemställt om myndigande att lägga ned trafiken på järnvägslinjerna Gullberna—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar. Nedläggningen beräknades medföra en nettoförbättring av SJ:s rörelseresultat på ca 1,1 milj. kr. Under hänvisning till bl. a. statsutskottets förutnämnda utlåtande uppdrogs sedermera åt järnvägsstyrelsen att verkställa undersökning även av frågan om breddning av dessa linjer såsom del i en eventuell normalspårig bana Linköping—Berga—Kalmar—Karlskrona. Järnvägsstyrelsen har dessutom erhållit Kungl. Maj:ts uppdrag att jämväl redovisa vissa alternativa tågplaner, som visar hur persontrafiken kan organiseras efter ett eventuellt genomförande av sydostkustbaneprojektet med sträckning över Emmaboda eller Torsås. Efter verkställda undersökningar har järnvägsstyrelsen funnit att det lokala trafikunderlaget för en breddning av ifrågavarande smalspårslinjer är obetydligt. En ombyggnad till normalspår skulle endast öka den belastning, som den nuvarande smalspårsdriften utgör på SJ:s ekonomi. Enligt järnvägsstyrelsens mening är vidare järnvägsförbindelsen mellan Kalmar och Karlskrona icke behövlig för att ordna Karlskronas fjärrförbindelser i riktning mot Stockholm eller för Kalmars fjärrförbindelser i riktning mot Malmö. Styrelsen anser därför att dess tidigare förslag rörande omläggning av trafiken Kalmar—Torsås—Karlskrona till landsväg är den enda tänkbara lösningen från såväl företagsekonomisk som samhällsekonomisk synpunkt.

För egen del anser jag att de av trafikutredningen och järnvägsstyrelsen anförda skälen mot en breddning av järnvägslinjerna Gullberna—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar är övertygande. Jag kan därför inte tillstyrka breddning av dessa linjer och anser mig inte heller kunna förorda det framförda alternativa förslaget om inspikning av järnvägsspåret på linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara till samma spårvidd, som nu finns på linjen Torsås—Kalmar. Frågan om nedläggning av trafiken torde få prövas i vanlig ordning. Vid en omläggning till landsvägstrafik aktualiseras frågan om en upprustning av vägnätet och vid prövningen av denna fråga torde böra övervägas de av länsstyrelserna i Kalmar och Karlskrona anförda synpunkterna.

Ombyggnad till normalspår av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö enligt det av 1946 års riksdag fattade principbeslutet (rskr. 1946: 210) togs ursprungligen upp på beredskapsstat men uppfördes enligt beslut av 1952 års riksdag på SJ:s ordinarie investeringsprogram. Efter förnyad prövning beslöt 1954 års riksdag (rskr. 1954: 127) att ombyggnadsarbetena på dessa linjer inte skulle igångsättas med mindre läget på arbetsmarknaden påkallade deras utförande som sysselsättningsarbeten. Bortsett från vissa smärre terrasseringsarbeten har nämnda riksdagsbeslut såvitt avser dessa linjer inte realiserats.

Trafikutredningen framhåller att det i belysning av den trafikutveckling, som ägt rum sedan riksdagens principbeslut fattades, står klart för utredningen, att det berättigade i att bredda endera av linjerna Bredåkra—Växjö och Karlshamn—Vislanda numera kan från samhällsekonomisk synpunkt starkt ifrågasättas. Under alla omständigheter måste breddning av båda dessa, varandra närliggande parallella järnvägslinjer anses helt utesluten. Trafikutredningen förordar därför att beslutet måtte omprövas sedan ny breddningsundersökning kommit till stånd.

Den av järnvägsstyrelsen företagna nya breddningsundersökningen jämte den parallellt härmed företagna nedläggningsundersökningen visar bl. a. att persontrafiken på ifrågavarande linjenät under åren 1951—1961 minskat med 56 procent, paket- och ilstykkegodstrafiken med omkring en tredjedel, fraktstykkegodset med 58 procent och vagnslastgodset med 60 procent. Breddning till persontrafikstandard bedöms av styrelsen såsom orealistisk och breddning till godstrafikstandard beräknas vid 1961 års pris- och lönenivå och 1960 års godsvolym ge ytterst ringa marginal för ränta och avskrivning på nedlagt kapital. Järnvägsstyrelsen finner att investeringar i breddning på detta linjenät inte är ekonomiskt motiverade och framhåller i övrigt att järnvägarnas betydelse för trafikförsörjningen i området numera minskat väsentligt genom bilismens utveckling. Styrelsen hemställer därför — efter samråd med bl. a. arbetsmarknadsstyrelsen och Näringslivets trafikdelegation — om tillstånd att få nedlägga persontrafiken på linjerna Växjö—Tingsryd och Norreryd—Kvarnamåla samt att få helt nedlägga driften på linjen Tingsryd—Bredåkra.

Järnvägsstyrelsens framställning har lämnats utan erinran av de centrala myndigheter, som yttrat sig över densamma. De i ärendet hörda länsstyrelserna har uttryckt farhågor för att järnvägsdriftens upphörande skulle ogynnsamt påverka utvecklingen inom området. Länsstyrelsen i Blekinge län understryker härvid betydelsen av att järnvägsförbindelserna från Karlshamn norrut göres tidsenliga och anslutes till normalspårnätet vid Växjö. Jag vill erinra om att en lösning i enlighet med vad länsstyrelsen förordat också berör bandelen Norreryd—Kvarnamåla, som inte ingår i 1946 års principbeslut om breddning. Länsstyrelsen i Kronobergs län avstyrker den föreslagna nedläggningen i avvaktan på ytterligare utredning och anser starka skäl tala för fullföljandet av breddningsbeslutet.

I likhet med trafikutredningen och järnvägsstyrelsen anser jag mig inte kunna tillstyrka breddning av båda de här ifrågavarande järnvägslinjerna. Med hänsyn härtill och då det trafikkomplex, som det här gäller, bör få förutsättningslöst lösas på grundval av de utredningar, som hittills verkställt och ytterligare erfordras, synes lämpligt att riksdagens principbeslut om breddning av ifrågavarande linjer nu upphävas. Frågan om den lämpliga anordningen av trafiken i detta område torde, sedan erforderliga kompletterande undersökningar verkställt, få prövas och avgöras av Kungl. Maj:t i vanlig ordning.

I motionerna I: 802 och II: 969 har hemställts, att riksdagen måtte avslå förslaget avseende upphävande av beslutet vid 1946 års riksdag om breddning till normalspår av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö.

I motionerna I: 807 och II: 984 har yrkats att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att järnvägslinjerna Karlskrona—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar överföres från linjegrupp B till linjegrupp A.

I motionerna I: 812 och II: 983 har, såvitt nu är i fråga, hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte i fråga om Stor-Stockholms närtrafikproblem uttala önskvärldheten av att, i avvaktan på att en mera definitiv helhetslösning kan uppnås, även partiella lösningar genomföres avseende taxemässig samordning enligt vad i motionen förordats, dels ock att riksdagen måtte avslå i propositionen ställda förslag om ett upphävande av 1946 års principbeslut om breddning till normalspår av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö.

I motionerna I: 813 och II: 975 har, såvitt nu är i fråga, hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som riksdagens mening giva till känna vad i motionerna anföres om betydelsen av ständigt förnyade prognoser för kommunikationsmedlens utveckling och av en sammanvägning av olika transportmedels behov, dels ock i övrigt beakta vad i motionerna anförts.

I motionerna I: 815 och II: 980 har, såvitt nu är i fråga, hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t ge till känna vad i motionerna anförts om åtgärder för tillgodoseende av person- och godstrafikbehoven i samband med nedläggning av trafiksvaga bandelar.

I motionerna I: 818 och II: 981 har yrkats att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att järnvägslinjerna Karlskrona—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar överföres från linjegrupp B till linjegrupp A.

I motionerna I: 819 och II: 974 har yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa att särskild lagstiftning rörande avgiftsbelagda trafikanläggningar måtte föreläggas riksdagen.

I motionerna I: 820 och II: 982 har, såvitt nu är i fråga, hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t dels anhålla att vad i motionerna anförts beträffande ersättningstrafik, vägupprustning och järnvägsförbindelser för A- och B-regioner särskilt måtte uppmärksammas då nedläggning av järnvägstrafik är i fråga, så att en god trafikförsörjning erhålles i berörda områden, dels att vid översyn av vägplanen konkreta förslag och planer måtte upprättas för både riksvägnätet och länsvägnätet.

I motionerna I: 821 och II: 985 har hemställts, att riksdagen vid behandlingen av propositionen nr 191 måtte lämna utan bifall Kungl. Maj:ts framställning om upphävande av det av 1946 års riksdag fattade principbeslutet

om breddning till normalspår av järnvägslinjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Under hänvisning till att — sedan principbeslutet om breddning av här ifrågavarande linjer fattades — fråga uppkommit om breddning av linjen Karlshamn—Kvarnamåla—Växjö hemställes härjämte att riksdagen måtte uppdraga åt Kungl. Maj:t att — sedan erforderlig utredning företagits — fatta slutligt beslut rörande frågan om järnvägsdriftens ordnande inom det berörda trafikområdet.

III. Reformen på järnvägstrafikens område

Under förevarande avsnitt har Kungl. Maj:t (s. 124—161) dels föreslagit riksdagen godkänna de av departementschefen förordade grunderna för ersättning till SJ för driften av icke lönsamma järnvägslinjer, att gälla från och med budgetåret 1964/65, dels ock berett riksdagen tillfälle att avgiva yttrande över de av departementschefen förordade reformåtgärderna i övrigt.

I propositionen lämnas (s. 124—151) en redogörelse för trafikutredningens förslag i dessa delar, vissa förslag från järnvägsstyrelsens sida och i remissyttrandena framförda synpunkter.

Departementschefen har anfört följande.

Som jag framhållit vid behandlingen av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken är det nödvändigt att det trafikpolitiska reformprogrammet genomföres i etapper och att därvid en tidsmässig samordning av reformerna för järnvägs- och landsvägstrafiken eftersträvas för att tillgodose berättigade krav på likhet i konkurrensvillkoren.

Till de åtgärder, som bör ingå i den *första reformetappen* på järnvägsområdet, hör en revision av grunderna för driftbidraget till SJ. Enligt de riktlinjer som angivits i prop. 1958: A 77¹ har SJ sedan budgetåret 1958/59 erhållit ett årligt driftbidrag såsom partiell kompensation för sådana icke företagsekonomiskt motiverade prestationer, som statsbaneföretaget har att utföra. Driftbidragets syfte var att bereda SJ möjligheter att bättre än dittills anpassa taxorna efter kostnads- och konkurrensförhållandena på affärsbanenätet, och bidraget ansågs böra anknytas främst till trafikförpliktelserna på de trafiksvaga järnvägslinjerna. Det stod dock klart att det beslutade driftbidraget, som motsvarade hälften av då beräknat underskott på de trafiksvaga bandelarna, ej skulle skapa någon betryggande marginal mellan intäkter och kostnader. Även små variationer i intäcks- och kostnadsnivån förutsattes medföra risk för underskott på SJ:s totala rörelse. Skulle till följd härav underskott något år uppkomma borde detta täckas genom anvisande av särskilt täckningsanslag. Driftbidraget finge vidare betraktas som ett utpräglat provisorium, och en omprövning av frågan borde ske i samband med att ställning toges till trafikutredningens förslag.

¹ Prop. 1958: B 1 bil. 8, SU B 6, p. 3, rskr. B 74.

Driftbidraget har utgått med 100 milj. kr. för ettvarvt av budgetåren 1958/59 och 1959/60 samt 80 milj. kr. för ettvarvt av budgetåren 1960/61—1962/63. Årets riksdag har anvisat oförändrat 80 milj. kr. såsom driftbidrag till SJ för budgetåret 1963/64. Därutöver har från och med budgetåret 1960/61 särskilda anslag anvisats för underskottstäckning. För budgetåret 1960/61 anvisades 70 milj. kr., varav dock endast något mer än 20 milj. kr. behövde tagas i anspråk. Anslaget för budgetåret 1961/62 upptogs till 50 milj. kr., vilket belopp emellertid inte helt täckte underskottet, som dessutom krävde en minskning av lagerreserven med 6,9 milj. kr. Anslaget till underskottstäckning har för budgetåren 1962/63 och 1963/64 upptagits till oförändrat 50 milj. kr. Av anslaget för budgetåret 1962/63 har 8 milj. kr. tagits i anspråk för täckning av underskottet på verksamheten under nämnda budgetår.

Kravet på förräntning av det i SJ nedlagda statskapitalet har, om man bortser från driftbidraget, från och med budgetåret 1956/57 inte till någon del kunnat upprätthållas. För budgetåret 1961/62 har SJ:s verksamhet — efter avskrivningar samt ränteberäkning på statskapitalet — lämnat ett underskott på drygt 162 milj. kr. eller om man bortser från driftbidraget drygt 242 milj. kr. Motsvarande siffror för budgetåret 1962/63 utgör 124 resp. 204 milj. kr.

Trafikutredningen räknar med att driften av de trafiksvaga bandelarna innebär en belastning på SJ:s ekonomi av storleksordningen 200 milj. kr. per år vid 1960—61 års prisläge och 1958 års trafik. Enär de driftbidrag, som anslagits sedan 1958, sålunda endast delvis täckt underskotten på de trafiksvaga järnvägslinjerna, har det enligt utredningens uppfattning inte varit möjligt för företaget att i önskvärd omfattning genomföra den avsedda anpassningen av taxorna till kostnads- och konkurrensförhållandena på affärsbanenätet. Den ogynnsamma utvecklingen sedan budgetåret 1960/61 av statsbaneföretagets ekonomi har medfört att utrymmet för den avsedda taxepolitiken under de senaste åren varit särskilt snävt. Utredningen betraktar det som en av de väsentligaste förutsättningarna för friare förhållanden på transportmarknaden, att SJ helt kompenseras för trafikeringsplikten på de trafiksvaga järnvägslinjerna.

För egen del vill jag erinra om att det underskott i SJ:s rörelse, som hänför sig till de trafiksvaga linjerna, enligt den gällande ekonomiska målsättningen för statsbaneföretaget skall primärt finansieras genom resultatutjämning inom företaget. Med hänsyn härtill och till den successiva skärpning av konkurrensförhållandena, som utvecklats på transportmarknaden under det sista årtiondet, har statsbaneföretagets taxepolitik i fråga om de trafikstarka linjerna (affärsbanenätet) måst inriktas på en kortsiktig nettointäktsmaximering. Taxenivån på affärsbanenätet har sålunda fått avvägas från den utgångspunkten, att intäkterna på denna del av linjenätet under den just aktuella verksamhetsperioden skulle så långt detta överhuvudtaget

vore möjligt täcka dels kostnaderna för trafiken på affärsbanenätet och dels underskottet på de trafiksvaga linjerna. En följd härav har blivit, att trafikanterna på affärsbanenätet — främst det svenska näringslivet på grund av att trafikefterfrågan varit relativt okänslig för prishöjningar inom många delar av godstrafiken — fått betala högre transportavgifter än som varit motiverade med hänsyn enbart till de företagsekonomiska förhållandena på affärsbanenätet. Den i förhållande till kostnaderna höga taxenivån har också medfört en mindre transportvolym för SJ än som eljest skulle ha varit möjligt. Nämda taxenivå har givetvis även influerat på taxeställningen för vissa transporter med konkurrerande transportmedel i en för transportkonsumenterna oförmånlig riktning. En företagsekonomiskt icke motiverad resultatutjämnning av det slag, som f. n. gäller för statsbaneföretaget och som jag här redogjort för, är självfallet helt oförenlig med det av mig förordade trafikpolitiska systemet.

Enligt min mening bör trafikeringsplikten på det trafiksvaga järnvägsnätet så snabbt som möjligt nedbringas genom energiskt fullföljande av nedläggningsprogrammet. Till den del trafikeringsplikten kvarstår bör emellertid ersättning lämnas, som helt täcker härigenom uppkommande underskott. En dylik ersättning är, såsom jag framhållit vid behandlingen av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken, inte att betrakta såsom en subvention åt trafikföretaget utan som en ersättning från det allmännas sida för transporttjänster som företaget självt från företagsekonomiska synpunkter ej har anledning utföra men som erfordras av olika samhälleliga skäl. Ifrågavarande ersättning kan sägas utgöra — populärt uttryckt — ett slags »kollektivbiljett», som staten av nämnda skäl köper av SJ för varje budgetår. För SJ:s del utgör ersättningen för driften på de trafiksvaga järnvägslinjerna en förutsättning för att företaget skall kunna föra en mer aktiv taxepolitik. Därvid öppnas bl. a. en möjlighet att pröva om en taxesänkning i fråga om vissa transporter skulle på längre sikt kunna medföra en ökad nettointäkt genom trafikvärkning. Eftersom transportkonsumenterna ofta behöver en långvarig omställning för byte av transportmedel måste SJ därvid ha möjligheter att föra en långsiktig taxepolitik främst i fråga om vagns- och godstrafiken, vilket i sin tur förutsätter att SJ kan beräkna ersättningens ungefärliga storlek under ett antal år framöver. I detta sammanhang får man inte heller bortse från att underskotten på driften av de trafiksvaga järnvägslinjerna f. n. har den storleksordningen, att det torde vara praktiskt taget utsiktslöst att — utan särskild kompensation för dessa underskott — skapa balans i företagets ekonomi, även om det från ledningens och personalens sida göres aldrig så målmedvetna och välplanerade insatser för att förbättra företagets ekonomiska situation. Psykologiskt sett kan ett dylikt utgångsläge och framtidsperspektiv självfallet verka i hög grad hämmande på ledningens och personalens ambitioner att sträva efter balans i företagets ekonomi.

Under åberopande av vad jag här anfört förordar jag att SJ fr. o. m. budgetåret 1964/65 beviljas full ersättning för underskott på trafiksvaga järnvägslinjer. Ersättning bör dock ej utgå därest det — med hänsyn till järnvägslinjens betydelse som förbindelse- eller dubbleringsbana eller med beaktande av möjligheter till lönsam trafik m. m. — från företagsmässiga synpunkter kan vara motiverat att fortsätta trafikeringen även om linjen f. n. lämnar underskott. Detta följer för övrigt av de generella förutsättningar för dylik ersättning som jag angivit vid behandlingen av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken. Även i övrigt bör därvid angivna villkor gälla jämväl ersättningen till SJ för ifrågavarande järnvägstrafik.

Till grund för bestämning av ersättningens storlek bör ligga en förhandsberäkning av de trafiksvaga järnvägslinjernas driftresultat för resp. budgetår. Denna beräkning bör i enlighet med trafikutredningens förslag grundas på en vart tredje år förnyad bandelsundersökning. Beräkningen av de kostnader och intäkter, som är hänförliga till de trafiksvaga järnvägslinjerna torde få ske i huvudsaklig överensstämmelse med de riktlinjer, som angivits av 1942 års järnvägskostnadsutredning. Såsom några remissinstanser framhållit är därvid uppkommande kostnads- och intäktsfördelningsproblem av betydande svårighetsgrad. En granskning av tillämpade redovisnings- och beräkningsprinciper är därför angelägen och jag avser därför att inom kort hemställa om Kungl. Maj:ts bemyndigande att tillkalla särskild expertis för att inom kommunikationsdepartementet verkställa en granskning av riktlinjerna för dessa beräkningar.

För budgetåret 1964/65 har anslagsbehovet av järnvägsstyrelsen på grundval av en förnyad bandelsundersökning beräknats till 238 milj. kr. Järnvägsstyrelsens beräkning har preliminärt prövats inom kommunikationsdepartementet. Anslagsbehovet torde böra anmälas för nästa års riksdag. I det av järnvägsstyrelsen beräknade anslagsbehovet ingår ersättning för trafikering av vissa järnvägslinjer, vilka även från företagens synpunkt kan vara motiverade att trafikera oaktat de f. n. lämnar visst underskott. Med hänsyn till vad jag tidigare anfört bör ersättning ej utgå för underskott på dylika banor. Efter avdrag med häremot svarande belopp kan anslagsbehovet för budgetåret 1964/65 preliminärt uppskattas till ca 200 milj. kr. Såvitt nu kan bedömas torde anslagsbehovet för de närmast följande budgetåren komma att nedgå med 15 à 20 milj. kr. per år.

Det hittillsvarande driftbidraget till SJ har utgått av allmänna budgetmedel. Trafikutredningen förordar att så tillsvidare sker även i fortsättningen och det helt övervägande antalet remissinstanser har inte haft något att erinra häremot. Enligt min mening bör någon ändring av nuvarande finansieringsprinciper inte vidtagas och jag förordar sålunda att ersättningen även i fortsättningen utgår av allmänna budgetmedel.

Den nuvarande partiella compensationen till SJ för driften av icke lönsamma järnvägslinjer utgår från ett under rubriken: Driftbidrag till statens

järnvägar anvisat särskilt riksstatsanslag. Med hänsyn till den ändrade karaktär, som medelsanvisningen till SJ nu föreslås få, synes anslaget — efter förebild av ett sedan många år utgående principiellt sett likartat anslag för ersättning till postverket för befordran av tjänsteförsändelser — i fortsättningen lämpligen böra benämnas: Ersättning till statens järnvägar för driften av icke lönsamma järnvägslinjer.

I detta sammanhang vill jag även ta upp en speciell taxefråga som aktualiserats vid nedläggning av trafiksvaga bandelar. De orter som berörs av en järnvägsnedläggning förlorar förmånen av den genomgående, degressiva fraktberäkning, som tillämpas på järnvägsnätet. Vid hittills genomförda nedläggningar har detta visat sig medföra kraftiga ökningar av stycke godsavgifterna, som kunnat leda till kännbara verkningar främst för en del industriföretag. För mera långväga stycke gods transporter har sålunda med normala taxor uppkommit ökningar på upp till 30—40 procent. Trafikutredningen har studerat frågan om taxemässig samordning av järnvägs- och biltrafik och därvid avvisat tanken på genomgående fraktberäkning enligt järnvägstaxa men uttalat sig för vissa övergångsåtgärder i samband med nedläggning av järnväg. Bl. a. genom av järnvägsstyrelsen beslutade temporära nedsättningar av billinjeavgifterna i stycke gods samtrafiken och genom speciella fraktavtal har det i praktiken blivit möjligt att genomföra en successiv anpassning till det förändrade taxeläget och järnvägsstyrelsen torde även i fortsättningen tillse att man inte genom plötsligt genomförda, kännbara höjningar av fraktavgifterna försvårar verksamheten för företag på de orter, som berörs av hittills och framdeles beslutade omläggningar av trafiken från järnväg till landsväg.

Frågan om den ekonomiska målsättningen för SJ har senast prövats i samband med driftbidragsfrågans behandling år 1958. Gällande målsättning innebär — sedan avskrivningarna fr. o. m. budgetåret 1951/52 grundats på återanskaffningspriser — i princip krav på full realekonomisk kostnads täckning och därutöver förräntning av det bokförda statskapitalet. Förräntningskravet har sedan budgetåret 1958/59 beräknats efter den räntefot till vilken förräntningskravet bestämts för statens investeringar i allmänhet. Sedan hänsyn tagits även till det för vart år beslutade driftbidraget, har SJ:s taxor i princip beräknats med utgångspunkt från den sålunda angivna målsättningen, varvid vinsterna på de trafikstarka bandelarna förutsatts få utjämna kvarvarande förluster på de trafiksvaga.

Förslaget att ersätta den nuvarande resultatutjämningen inom statsbaneföretaget med en anslagsgivning över statsbudgeten, som innebär full täckning av underskotten på de trafiksvaga linjerna, har — såsom förut framhållits — till syfte att ge SJ möjlighet att helt anpassa taxesättningen på affärsbanenätet efter de trafikekonomiska förutsättningarna på detta nät. Utgångspunkten för taxekalkylerna bör då vara en för detta nät avpassad och klart definierad ekonomisk målsättning. I enlighet med trafikutred-

ningens förslag torde därför en differentiering av den ekonomiska målsättningen för affärsbanenätet och för de trafiksvaga järnvägslinjerna få genomföras i samband med den första reformetappen. I fråga om affärsbanenätet bör målet vara ett visst nettoöverskott och i fråga om de trafiksvaga järnvägslinjerna en minimering av driftunderskottet och därmed av behovet av ersättning.

Trafikutredningen har föreslagit att det i affärsbanenätet nedlagda räntepfiktiga statskapitalet skall betraktas såsom till en del — 75 procent — utgörande främmande kapital i verksamheten och att räntan härpå skall anses vara en kostnad som skall bestridas före avskrivningar. Återstående del av det bokförda statskapitalet skall betraktas såsom eget kapital, för vilket räntan — utdelningen — blir beroende av rörelseresultatet. Frågan om affärsverkens pris- och taxepolitik och den till grund härför liggande ekonomiska målsättningen är emellertid föremål för prövning inom den år 1962 tillsatta affärsverksutredningen. Med en mera genomgripande ändring av den ekonomiska målsättningen för SJ torde därför böra anstå i avvaktan på resultaten av affärsverksutredningens arbete. Den nuvarande ekonomiska målsättningen för SJ som helhet bör sålunda i vad gäller affärsbanenätet tillsvidare bibehållas. Vad trafikutredningen förordat beträffande nedskrivning av statskapitalet för de trafiksvaga linjerna kan jag i princip ansluta mig till. Åt järnvägsstyrelsen torde därför böra uppdragas att göra härför erforderliga undersökningar. Ställning bör herefter tagas till frågan med vilket belopp nedskrivning skall ske och till därmed sammanhängande förräntningsspörsmål. Frågan om tidpunkten för nedskrivningen liksom om takten för densamma torde få avgöras med hänsyn till vad som därvid finnes lämpligt.

I första etappen enligt utredningens handlingsprogram ingår även förslag att till utredning i särskild ordning hänvisa frågan huru uppkommande differens mellan SJ:s aktuella pensionsutgifter och företagets försäkrings- tekniskt beräknade pensioneringskostnader under de närmaste decennierna skall finansieras. Järnvägsstyrelsen har låtit verkställa en sådan utredning och styrelsen har i skrivelse i augusti 1962 i samband med anslagsberäkningarna för budgetåret 1963/64 redovisat resultatet av denna utredning. Styrelsen framhåller att antalet pensionstagare vid SJ stigit mycket starkt under de senaste decennierna och att denna ökning till huvudsaklig del beror på förstatligandet av enskilda järnvägar men till en del också på den ojämna åldersfördelning, som uppkommit genom stor nyrekrytering av personal under vissa tidigare perioder. Av pensionstagarna vid SJ beräknas 40 procent vara tidigare anställningshavare vid förstatligade enskilda järnvägar. Förstatligandet medförde att pensionsnivån väsentligt höjdes för övertagna anställningshavare samtidigt som pensionsåldern sänktes för en stor del av den aktiva personalen. Då de av SJ från de enskilda järnvägarnas pensionsinrättningar övertagna tillgångarna högst motsvarade det matematiska

värdet av pensionsförsäkringarna enligt de vid de enskilda järnvägarna gällande normerna, har SJ fått vidkännas en betydande ekonomisk belastning. Härtill kommer sedan 1960 betalning av arbetsgivarebidrag till allmänna tilläggspensioneringen (ATP) för framtida pensionsförpliktelser.

Under återopande av dessa förhållanden har styrelsen hemställt att det åliggande att förränta statskapitalet, som åvilar SJ, måtte från och med budgetåret 1963/64 nedsättas med ett belopp som motsvarar differensen mellan SJ:s faktiska pensionsutgifter inklusive ATP, å ena sidan, och försäkringstekniskt beräknade pensionskostnader, å andra sidan. Sistnämnda kostnader har styrelsen beräknat uppgå till 20 procent av de totala löneutgifterna och den nämnda differensen har för budgetåret 1963/64 beräknats till 70 milj. kr.

De i denna fråga hörda remissmyndigheterna har icke ansett sig kunna tillstyrka den föreslagna ändrade bedömningen av SJ:s pensionsförpliktelser. Jag delar remissmyndigheternas uppfattning att frågans slutliga bedömning bör anstå i avvaktan på affärsverksutredningens överväganden. I detta sammanhang har jämväl aktualiserats frågan huruvida det i avvaktan på resultatet av affärsverksutredningens arbete vore motiverat att taga i anspråk vissa tidigare avsatta medel för framtida pensionsändamål. Ett ställningstagande i denna fråga torde emellertid böra ske först i samband med att riksdagen underställes beräkningen av ersättning för budgetåret 1964/65 till SJ för driften av icke lönsamma järnvägar.

I den *andra reformetappen* bör, såsom jag tidigare nämnt, en uppmjukning göras beträffande vissa speciella förpliktelser som nu åvilar såväl SJ som de enskilda järnvägarna och som inte har sin fulla motsvarighet inom konkurrerande transportgrenar.

De föreskrifter om järnvägars transportplikt, som är intagna i 1925 års järnvägstrafikstadga, innebär att järnväg är skyldig att mot vederbörligen fastställda avgifter mellan för allmän trafik upplåtna stationer befordra personer, gods m. m. under förutsättning bl. a. att befordringen kan ske med tillgängliga transportmedel. Transportplikten kan i fråga om gods också sägas innefatta i stadgan föreskriven skyldighet att utföra transport inom viss tid. För att bereda tillfälliga vagnbeställare och befraktare av lågtarifferat gods samma möjligheter till godsbefordran som stortrafikanter och befraktare av högtarifferat gods finns dessutom bestämmelser om likabehandling av på en och samma dag inkomna vagnbeställningar vid fördelning av de vagnar som finns tillgängliga på ifrågavarande station.

I vad gäller det principiella kravet på i möjligaste mån lika villkor i konkurrensen mellan olika transportmedel kan sägas att formell likställighet i fråga om transportplikt råder mellan järnvägarna och den yrkesmässiga biltrafiken, medan sjöfart och inrikes luftfart ej är underkastade dylika bestämmelser. De bristande kontrollmöjligheterna liksom möjligheten att

i fråga om styckegods i beställningstrafik och transportförmedling fordra betalning för hel billast har emellertid gjort transportplikten illusorisk inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken och någon motsvarighet till den för järnvägarna stadgade skyldigheten att befordra gods med viss lägenhet finns inte i fråga om övriga reguljära transportmedel. Endast beträffande järnvägarna kan transportplikten därför sägas ha reell innebörd.

Såsom trafikutredningen framhållit har transportplikten medfört att järnvägen i viss mån kommit att tjäna som en för övriga transportmedel gemensam transportreserv. Detta har lett till att järnvägens fasta anläggningar och rullande materiel m. m. måst ges större dimensioner än vad som är motiverat från företagsekonomisk synpunkt, vilket är en icke obetydlig ekonomisk belastning. I och med tillkomsten av alternativa transportmedel har det samhällseliga intresset av transportpliktens bibehållande successivt försvagats, och vid genomförandet av ett mer konkurrensfrämjande system synes motiverat att befria SJ och övriga järnvägsföretag från deras nuvarande allmänna transportplikt. Motsvarande ändring föreslås i det följande såvitt avser nuvarande bestämmelser för den yrkesmässiga lastbilstrafiken. I de fall, där skyldighet att trafikera icke lönsamma järnvägslinjer även i fortsättningen kommer att åvila SJ, d. v. s. där trafik upprätthålles med ersättning från det allmänna, är det däremot naturligt att även transportplikten bibehålles. Föreskrifter härom torde få lämnas i samband med den reglering, som bestämmer trafikeringspliktens omfattning. Som en konsekvens av den allmänna transportpliktens borttagande bör i enlighet med utredningens förslag även de i järnvägstrafikstadgan intagna bestämmelserna rörande likabehandling vid vagntilldelning utgå.

Enligt gällande bestämmelser för taxesättningen har SJ, såsom jag kommer att närmare beröra i det följande, möjlighet att göra företagsekonomiskt motiverade nedsättningar av maximitaxorna. Dessa nedsättningar kan vara antingen generella eller ha formen av separata fraktavtal. I järnvägstrafikstadgan är föreskrivet att alla ändringar i befodringsavgifterna skall offentliggöras på bl. a. de av ändringen berörda stationerna. Av SJ ingångna separata fraktavtal är även på grund av företagets karaktär av statligt verk offentligen tillgängliga.

Det ligger i sakens natur att generellt gällande taxor måste offentliggöras. När det gäller genom separata fraktavtal medgivna taxenedsättningar är förhållandet däremot ett annat. Här föreligger ett näringspolitiskt intresse att alla transportgrenar har antingen samma skyldighet att hålla dylika avtal offentliga eller samma rätt att icke offentlighålla avtalen. Såsom trafikutredningen framhållit kan det inte komma ifråga att för övriga transportgrenar införa någon motsvarighet till den nuvarande skyldigheten för järnvägarna att offentliggöra taxenedsättningar. Med hänsyn härtill bör i enlighet med utredningens förslag järnvägarna befrias från skyldigheten att offentlighålla genom separata fraktavtal medgivna taxenedsättningar. För

SJ:s del erfordras härvid — förutom ändring av järnvägstrafikstadgans bestämmelser — även ändring av lagen den 28 maj 1937 om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar. Denna fråga torde i annat sammanhang komma att anmälas av chefen för justitiedepartementet.

Även den nu i järnvägstrafikstadgan föreskrivna likabehandlingen av trafikanterna i taxehänseende bör slopas. Såsom utredningen framhållit torde SJ liksom de enskilda järnvägarna ändock finna det nödvändigt att tillämpa vissa likabehandlingsprinciper i taxehänseende liksom också i fråga om vagntilldelningen.

Liksom frågan om den ekonomiska målsättningen för SJ har även principerna för SJ:s taxesättning senast prövats i samband med driftsbidragsfrågans behandling år 1958. I enlighet med 1948 års järnvägstaxekommittees förslag och i huvudsaklig överensstämmelse med redan dessförinnan tillämpade taxepinciper innebär de 1958 angivna riktlinjerna för SJ:s taxesättning, att avgifterna inte får överskrida av Kungl. Maj:t fastställda, i tid och rum enhetliga taxor. För vissa delar av taxeområdet har Kungl. Maj:t delegerat rätten att bestämma grunderna för taxesättningen till järnvägsstyrelsen. Detta gäller bl. a. frakt- och ilstykkegodssändningar under 200 kg och vissa tilläggsavgifter inom persontrafiken såsom snälltågstillägg, sovplatsavgifter etc.

Med hänsyn till SJ:s karaktär av allmänföretag skall taxorna — inom ramen för det ekonomiska avkastningskravet — enligt nämnda riktlinjer för taxesättningen i princip vara avvägda på sådant sätt, att största möjliga trafikvolym erhålles. Supplementärt gäller att ingen trafik får vara direkt förlustbringande.

Systemet med maximitaxor innebär att järnvägsstyrelsen äger medgiva sådana avgiftsnedsättningar, som kan anses vara av behovet påkallade och förenliga med SJ:s ekonomiska intresse.

Trafikutredningen har inte närmare behandlat SJ:s taxesättning men har angivit vissa allmänna riktlinjer för anpassning av taxesystemet till en transporthållning med en effektiv konkurrens på transportmarknaden. Enligt utredningen är det nuvarande systemet med i tid och rum enhetliga maximitaxor inte förenligt med den strävan mot transportavgifternas avvägning efter kostnadsstruktur och efterfrågeförhållanden, som utredningen funnit böra vara vägledande. Utredningen har föreslagit att nuvarande maximitaxor i den andra reformetappen ersättes av ett system med normaltaxor, vilka må kunna såväl under- som överskridas vid avgiftssättningen i det enskilda fallet. Avvikelserna från normaltaxorna kan därvid ha formen av antingen specialtariffer eller separata transportavtal. Det hör vidare enligt utredningen tillkomma järnvägsstyrelsen att själv bestämma SJ:s taxesättning.

Med hänsyn till det inom affärsverksutredningen pågående arbetet och även till den diskussion rörande taxesättningsprinciperna som pågår i internationella sammanhang är jag för egen del inte beredd att förorda övergång

4 — *Bihang till riksdagens protokoll 1963. 6 saml. 2 avd. Nr 1*

till det av utredningen föreslagna systemet med normaltaxor. Av samma skäl bör bestämmanderätten över taxorna tillsvidare ligga kvar hos Kungl. Maj:t, dock att befogenheten att besluta i fråga om vissa i allmänna taxan ingående rabatterade avgifter t. ex. månadsbiljetter torde böra delegeras till järnvägsstyrelsen. I och med den nu föreslagna ersättningen för viss järnvägstrafik och med beaktande av de befogenheter som järnvägsstyrelsen numera har beträffande specialtariffer bör företaget likväl ha goda möjligheter att föra en aktiv till kostnads- och konkurrensförhållandena anpassad taxepolitik. De principiella synpunkter på SJ:s taxesättning som framförts av trafikutredningen synes böra övervägas inom affärsverksutredningen.

I den *tredje reformetappen* bör SJ enligt utredningen få rätt att tillämpa efter konjunkturläget variabla avskrivningar. Förslag till dylik resultatutjämning mellan olika år har tidigare framlagts av 1948 års järnvägstaxekommitté men föranledde ingen åtgärd från statsmakternas sida (prop. 1958 A 77). Innan frågan tas upp till ny prövning torde den böra närmare studeras inom affärsverksutredningen bl. a. mot bakgrunden av här förordade trafikpolitiska riktlinjer. Jag är därför inte beredd att nu lägga fram förslag på denna punkt.

Sedan de av mig föreslagna reformerna genomförts bör järnvägarna på ett helt annat sätt än för närvarande vara rustade att hävda sig i konkurrensen på transportmarknaden, vilket — såsom jag tidigare berört — är av stor trafikpolitisk betydelse för att nå en uppdelning mellan de olika transportmedlen som överensstämmer med deras kostnads- och kvalitetsmässiga förutsättningar.

Såsom jag framhållit i det föregående är arbetet för att skapa balans i SJ:s ekonomi inriktat på att *koncentrera* företagets verksamhet genom nedläggning av trafiksvaga bandelar, indragning av olönsamma stationer etc. och att jämsides härmed *rusta upp* bana och materiel på nätet i övrigt för att SJ skall kunna effektivt konkurrera med övriga transportmedel. Det är emellertid därutöver angeläget att det pågående rationaliseringsarbetet inom företaget energiskt fullföljes i huvudsaklig överensstämmelse med det program, som järnvägsstyrelsen lagt fram och som jag översiktligt redovisat i det föregående. Bl. a. krävs fortsatta målmedvetna insatser för att genom ökad service och smidigare taxesättningar öka SJ:s andel av det totala trafikarbetet, vilket i främsta rummet gäller godstrafiken i vagnslaster.

I motionerna I: 804 och II: 971 har yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer att förslag om generell tillämpning av järnvägstaxorna vid samtrafik mellan järnväg och av SJ eller postverket ägda bil- och busslinjer måtte utarbetas och föreläggas riksdagen.

I motionerna I: 808 och II: 978 har yrkats att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att vid hittills och framdeles be-

slutade nedläggningar av järnväg, taxemässig samtrafik med tillämpning av järnvägstaxa tills vidare bibehålles i avseende å den landsvägstrafik som ersätter den nedlagda järnvägen.

I motionerna I: 813 och II: 975 har, såvitt nu är i fråga, hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar att de kostnader som staten skall ersätta SJ med vid driften av icke lönsamma bandelar skall avse särskilda kostnader, d. v. s. sådana kostnader som bortfaller då trafiken där läggs ned.

I motionen I: 809 har hemställts, att riksdagen måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att efter särskild prövning i varje enskilt fall ur anslaget för ersättning till driften av icke lönsamma järnvägslinjer bevilja bidrag till förlustbringande trafik på enskild järnvägslinje.

IV. Reformen på landsvägstrafikens område

Under förevarande avsnitt (s. 162—209) har Kungl. Maj:t berett riksdagen tillfälle avgiva yttrande över dels det vid statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 18 oktober 1963 fogade förslaget till förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., dels de av departementschefen förordade grunderna för omarbetning i en andra reformetapp av vissa bestämmelser i nämnda förordning, dels ock den av departementschefen föreslagna utvidgningen av tillämpningsområdet för ersättning till viss linjetrafik på landsbygden.

För en närmare redogörelse för trafikutredningens förslag, innebörden av särskild framställning från länsstyrelsen i Gotlands län angående ersättning till statlig busstrafik m. m. samt i remissyttrandena framförda synpunkter torde få hänvisas till propositionen (s. 162—199).

Departementschefen har anfört följande.

I överensstämmelse med vad jag förordat vid behandlingen av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken bör i den *första reformetappen* inom landsvägstrafikens vissa godstransporter helt undantagas från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser eller från däri föreskriven behovsprövning samt i övrigt tillämpas en mindre restriktiv tillståndsgivning.

Enligt 2 § yrkestrafikförordningen (YTF) har från tillämpningen av förordningens bestämmelser undantagits transporter av bl. a. sockerbeter och betmassa. Det motiv som föranledde undantag för transporter av sockerbeter var svårigheterna för betodlarna att under den kortvariga och intensiva betkampanjen få tillgång till extra transportmedel för leveranser till förädlingsindustri. Liknande svårigheter föreligger även i fråga om potatis, grönsaker, frukt och bär. Betmassa har i sin tur undantagits av det praktiska skälet att det ofta tages såsom returlast vid leverans av sockerbeter.

Samma förhållande föreligger beträffande betfor, melass och slamkalk. Vid leverans av potatis till förädlingsindustri tages på samma sätt i allmänhet pulpa, drank eller kokt foderpotatis såsom returlast. Jag föreslår därför att från tillämpningen av YTF:s bestämmelser ytterligare undantages transporter till förädlingsindustri av potatis, grönsaker, frukt och bär samt från sådan industri transporter av betfor, melass, slamkalk, pulpa, drank och kokt foderpotatis. Vid angivande av undantagen har i förslaget ordet uteslutande borttagits. Avsikten att angivna transporter, så snart de omfattar även något annat varuslag än som sägs i författningstexten, skall vara underkastade YTF:s regler torde vara otvetydig även med den nya formuleringen.

Transporter med moped är undantagna från förordningens bestämmelser med hänsyn till att de är av ringa betydelse från transporthushållningssynpunkt. I likhet med utredningen anser jag att av samma skäl förordningen ej längre bör äga tillämpning i fråga om transporter med motorcykel över huvud taget.

Trafikutredningen anser att även renhållningstransporter samt transporter av snö och is i samband med snöröjning bör inbegripas bland de transporter som friges i den första reformetappen. Jag ansluter mig till utredningens förslag i denna del. Den kontroll från hygienisk synpunkt som bör äga rum i vad gäller renhållningstransporter torde få förutsättas ske genom vederbörande kommunala organ. Undantages snötransporterna möjliggöres att extra lastbilar och traktortåg snabbare kan insättas vid snöröjning. I enlighet härmed föreslås att bland de i 2 § YTF angivna undantagen från förordningens bestämmelser även upptages transporter, vilka avser uteslutande renhållningen, d. v. s. forsling av sopor, avfall m. m., varom talas i hälsovårdsstadgans 9 kapitel, samt transporter av snö och is i samband med snöröjning.

I enlighet med vad trafikutredningen anfört bör även vissa transporter med traktortåg i skogsbruket undantagas från YTF:s tillämpning. Traktortågen används huvudsakligen i terräng och på basvägar och endast i begränsad utsträckning för vägtransporter. Deras konkurrenskraft gentemot lastbilarna är för övrigt begränsad till korta transportavstånd. Undantaget bör i enlighet med utredningens förslag ej gälla transport, som framgår längre sträcka på väg än sammanlagt 15 km. Uttrycket väg användes, såsom framgår av förslaget till ändring i 41 § YTF, i den betydelse som anges i 1 § 1 mom. YTF. Med den således föreslagna begränsningen torde undantaget kunna genomföras utan att en definitiv lösning av frågan om traktorbeskattningen avvaktas. Vissa remissinstanser har med tanke särskilt på livligt trafikerade vägar anfört betänkligheter från trafiksäkerhetssynpunkt mot förslaget. Med anledning härav må erinras om länsstyrelsernas möjlighet jämlikt 61 § VTF att beträffande vissa vägar förbjuda eller inskränka trafik med fordon av förevarande slag. Undantaget bör vidare begränsas till traktorer försedda med gummihjul, för vilkas framförande på väg i princip kräves

körkort. Jag föreslår således att från tillämpning av YTF:s bestämmelser undantages transporter med traktortåg i skogsbruket av runt, bilat, kluvet, fli-sat och kolat virke, under förutsättning, i fråga om transport som framgår på väg, att traktorn är försedd med gummihjul och att traktortåget inte framfö-res längre vägsträcka än 15 km. Uppräkningen av varuslag överensstämmer med den definition av skogsprodukter som återfinnes i kungörelsen den 15 mars 1963 (nr 49) om straffrihet i vissa fall för överskridande av maximilast m. m. vid befordran av skogsprodukter.

Beträffande slutligen undantaget för transporter med bärgningsbil anser jag detta böra omfatta även transporter, då bärgning eller bogsering sker av fordon, som ehuru ej direkt skadat, inte kan eller får framföras. Ordet skadat bör därför utgå ur författningstexten i denna punkt.

Vid remissbehandlingen av utredningens betänkande har åtskilliga förslag framförts om ytterligare utökning av den grupp transporter, som bör vara helt undantagen från tillämpning av YTF:s bestämmelser. Som jag tidigare anfört bör den yrkesmässiga trafiken emellertid allt framgent vara underkastad bl. a. prövning av trafikutövarens lämplighet. Om mera väsentliga delar av transportområdet undantages från förordningens tillämpning skulle detta medföra, att lämplighetsprovningens syfte förfelades och vidare skulle det i praktiken bli svårt att hålla reda på vilka transporter som är eller ej är underkastade YTF. En viss restriktivitet när det gäller införandet av undantag av här berörd art är därför nödvändig och jag är inte beredd att i fråga om godstransporter förorda sådana undantag i vidare mån än vad som framgår av det tidigare sagda och av vad jag i det följande föreslår beträffande vissa lantbrukstransporter.

Jag övergår härefter till att behandla vissa frågor om undantag från eljest föreskriven behovsprövning.

Trafikutredningen framhåller att det inom vissa näringsområden — främst inom jordbruket samt köpmanna- och konsumentkooperationen — är av behovet påkallat att bereda bolag och förening, som bildats för att tillgodose delägaras och medlemmars behov av transporter med lastbil, författningenlig möjlighet att utan behovsprövning från myndigheternas sida själva yrkesmässigt ombesörja dessa transporter.

Jag anser i likhet med utredningen att den i 12 § YTF föreskrivna behovsprövningen inte bör ske då ansökan om trafiktillstånd avser rätt för aktiebolag, handelsbolag eller ekonomisk förening, vars samtliga delägare eller medlemmar visats ha behov av godstransporter för egen rörelse och vars huvudsakliga ändamål är att tillgodose dessa behov, att uteslutande för delägarnas eller medlemmarnas räkning i beställningstrafik utföra dylika transporter med lastautomobil, vars maximilast ej överstiger 6 500 kilogram, eller med lastautomobil jämte släpfordon, vilkas sammanlagda maximilast ej överstiger 8 000 kilogram. Begränsningen till fordon med denna lastförmåga är enligt utredningen nödvändig för att undvika en

okontrollerad fjärrtrafik och behovet av förutnämnda transporter anses dessutom vara störst i den lokala trafiken, där företrädesvis fordon under angivna maximilaster kommer till användning. Taxeplikten och transportplikten torde ej fylla någon funktion för den kooperativa körningen, varför dylika transporter bör undantagas från bestämmelserna i 23 och 29 §§ YTF. Länsstyrelse bör kunna införa villkor i trafiktillståndet att ändring i delägar- eller medlemssammansättningen skall anmälas till tillståndsmyndigheten, som i ifrågakommande fall kan ompröva tillståndet. Erforderliga tillämpningsföreskrifter i anslutning till den ändring i YTF som jag här föreslagit torde Kungl. Maj:t äga utfärda.

I huvudsaklig överensstämmelse med utredningens förslag vill jag även förorda att behovsprövningen slopas, då ansökan om trafiktillstånd avser rätt att i omedelbart samband med befordran av mjölk på uppsamlingslinje transportera fyllnads- och returgoods.

Vid tillståndsförfarandet beträffande kooperativ körning och transporter av fyllnads- och returgoods enligt vad tidigare sagts anser jag en förenklad handläggning jämlikt 11 § YTF vara tillfyllest.

Enligt utredningens majoritet bör från och med den första reformetappen vissa i skogsbruket med lastbil utförda transporter undantagas från behovsprövning. Jag delar emellertid i denna fråga vissa reservanternas och remissinstansers uppfattning att om denna relativt stora transportsektor befrias från behovsprövning kommer den kvarstående behovsprövningen att i hög grad försvåras. Man skulle sålunda inte på förhand kunna bedöma det antal nya lastbilar som komme att sättas in för virkestransporter och en icke obedyldig överdimensionering av lastbilsparken i de berörda delarna av landet skulle kunna bli följden. Såsom bl. a. länsstyrelsen i Östergötlands län framhållit skulle dessutom större lastbilar i lokal trafik vid frigivningen av skogskörslorna kunna komma att överföras till fjärrtrafik. Det ökade behovet av moderna lastfordon som gör sig gällande vid den pågående rationaliseringen inom skogsbruket anser jag kunna tillgodoses inom den kvot som den mindre restriktiva tillståndsgivning, jag förordar i det följande, ger utrymme för.

Såsom jag framhållit vid behandlingen av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken bör anpassningen till ett mera konkurrensfrämjande system i fråga om godstrafiken på landsväg till huvudsaklig del ske genom en mindre restriktiv tillståndsgivning. I fråga om beställningstrafik för godsbefordran — i den mån den ej avser transporter som föreslagits skola helt undantagas från bestämmelserna i YTF eller från däri föreskriven behovsprövning — bör en årlig ökning med 15 procent av den samlade lastförmågan hos fordon i dylik trafik vara normerande vid tillståndsgivningen. Detta innebär utrymme för en ökning av tillståndsgivningen i genomsnitt för hela riket med inemot 5 procent i förhållande till den årliga kapacitetsökning, som ägt rum under senare år. Vid länsstyrelsernas tillståndsgivning — som enligt vad jag förordar i det följande skall omfatta fordon med maximilast upp till

6,5 resp. i fråga om lastbil med släpfordon 8 ton (mot f. n. 4,5 resp. 5,5 ton) — bör beräkningsunderlaget vara den samlade lastförmågan hos fordon av denna storlek inom varje lastbilscentralområde. Vid biltrafiknämndens tillståndsgivning, som enligt mitt förslag skall avse fordon vars lastförmåga överstiger 6,5 resp. 8 ton, bör beräkningsunderlaget vara den samlade lastförmågan hos dylika fordon inom hela riket.

Tillståndsmyndigheterna bör se procenttalet närmast såsom en anvisning och såsom ett uttryck för en trafikpolitisk målsättning, som går ut på att en mindre restriktiv tillståndsgivning bör tillämpas i fortsättningen. Varje tillståndsmyndighet bör samtidigt noggrant följa utvecklingen på transportområdet inom respektive regioner för att motverka eventuella störningar. Det torde ankomma på Kungl. Maj:t att utfärda närmare anvisningar till de tillståndsgivande myndigheterna för tillämpande av en mindre restriktiv tillståndsgivning enligt här förordade grunder.

Trafikutredningen har vidare framlagt förslag av innebörd att transportförmedling skall kunna ske utan särskilt tillstånd såväl då befordringen sker allenast med utnyttjande av buss eller lastfordon i linjetrafik som då befordringen — i direkt anslutning — sker i dylik trafik och trafik som anordnats i annan transportförmedling. Detta bör enligt min mening vara ägnat att främja godstransportförsörjningen för mindre orter och torde kunna tillämpas utan någon ändring i YTF.

Enligt gällande bestämmelser meddelar biltrafiknämnden tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran med lastbil vars maximilast överstiger 4,5 ton och med lastbil jämte släpvagn vilkas sammanlagda maximilast överstiger 5,5 ton, medan tillstånd i övriga fall meddelas av länsstyrelserna. Såsom utredningen framhållit har den fortgående höjningen av vägbärigheten och vägstandarden i övrigt möjliggjort användning av lastbilar med allt högre lastförmåga, vilket medfört en annan fördelning av tillståndsgivningen mellan dessa instanser än som avsetts. Den nuvarande kompetensgränsen förlägger sålunda inte längre tyngdpunkten i tillståndsgivningen för lokala transporter till länsstyrelserna. Med hänsyn till den utveckling som ägt rum bör därför — såsom utredningen föreslagit — respektive kompetensgränser höjas till 6,5 och 8 ton. Jag är däremot inte beredd tillstyrka utredningens förslag om viss ändring i biltrafiknämndens sammansättning. Jag vill i anslutning härtill erinra om att bilförarutredningen jämlikt sina direktiv har att pröva vilka fördelar som kan vinnas därest de uppgifter, som nu åvilar resp. statens bilinspektion och statens biltrafiknämnd, sammanföres till en speciell trafikmyndighet.

I den *andra reformetappen* ingår vissa ytterligare undantag från tillämpningen av YTF:s bestämmelser eller från däri föreskriven behovsprövning

m. m. samt en fortsatt uppmjukning av regleringssystemets konkurrensbegränsande bestämmelser genom mindre restriktiv tillståndsgivning.

Såsom utredningen föreslagit bör transporter med traktortåg av lantbruksprodukter och förnödenheter för lantbruket i den andra reformetappen undantagas från YTF:s tillämpning. Detta skulle bl. a. ge lantbrukare möjlighet att mot ersättning tillhandagå varandra med körningar. Liksom utredningen finner jag ur trafiksäkerhetssynpunkt lämpligt att — på samma sätt som i fråga om skogskörslorna med traktortåg — införa en begränsning av längsta körning på väg till 15 km. I likhet med traktortågstransporter i skogsbruket bör även här rätten att framgå på väg inskränkas till traktor med gummihjul.

Trafikutredningen har vidare föreslagit att behovsprövningen i fråga om transporter med lastbil eller traktortåg om högst 4 tons maximilast slopas från och med den andra reformetappen. Fordon med sådan begränsad lastkapacitet används numera huvudsakligen för distributionskörningar i städer eller för andra mera kortväga transporter och begagnas endast i mycket begränsad omfattning inom den yrkesmässiga trafiken. De flesta remissinstanser har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran och för egen del finner jag, i likhet med utredningen, det vara ett väl avvägt steg mot ett mera konkurrensfrämjande system. Jag förordar därför att behovsprövningen från och med den andra reformetappen slopas i fråga om transporter med dylika fordon.

Jag vill vidare förordna att transporter som utföres med lastbilar utrustade med fasta anordningar för speciella varuslag såsom exempelvis betong, olja och klor samtidigt undantages från behovsprövning. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att utfärda anvisningar om att i trafiktillståndet skall anges vilka slag av transporter tillståndet omfattar.

För den andra reformetappen erforderliga författningsändringar torde böra genomföras under år 1965. Ändringarna i YTF torde då i detalj böra föreläggas riksdagen för yttrande.

Övergången till ett mer konkurrensfrämjande system bör i den andra reformetappen främst ske genom en fortsatt mindre restriktiv tillståndsgivning. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att utfärda anvisningar härom. Dessa bör grundas bl. a. på en allsidig bedömning av då föreliggande erfarenheter rörande verkningarna av åtgärderna i den första etappen och det allmänna läget på transportmarknaden. Såsom jag framhållit vid genomgången av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken bör en särskild delegation tillsättas för att såsom rådgivande organ inom kommunikationsdepartementet biträda vid genomförandet av reformprogrammet.

I överensstämmelse med vad jag i det föregående föreslagit i fråga om järnvägarna förordar jag att transportplikten slopas för lastbils- och traktortågstrafik fr. o. m. den andra reformetappen. Jag är däremot för närvarande inte beredd att förordna utredningens förslag om slopande av taxeplik-

ten för landsvägstrafiken eftersom taxorna bör stå under offentlig kontroll så länge någon form av behovsprövning kvarstår vid tillståndsgivningen. Jag är ej heller beredd att förorda utredningens förslag om borttagande av bestämmelserna rörande lokalområden, då även dessa enligt min mening är nödvändiga så länge behovsprövning kvarstår.

Jag övergår härefter att behandla vissa frågor rörande persontrafiken.

De nuvarande bestämmelserna i YTF om sambruk av privat personbil vid arbetsresor fick sin utformning 1954. Därvid beslöt riksdagen (prop. 1954: 204, L² U 1954: 36, rskr 335) att ett förenklat förfarande skulle tillämpas vid behandling av ansökan om tillstånd att vid färd med personbil till och från egen arbetsplats medtaga uteslutande andra personer på väg till och från arbetsplats. Dylikt tillstånd skulle vidare förklaras gälla utan skyldighet för föraren att inneha trafik kort och utan godkännande av bilen för användning i yrkesmässig trafik. Beträffande behovsprövningen anförde andra lagutskottet, att därvid främst borde vara avgörande, om den ifrågasvarande samåkningen framstod som en praktisk lösning av de berörda arbetstagarnas reseproblem. I propositionen framhölls att förslaget finge betraktas såsom en provisorisk lösning på förevarande område. Utskottet fann att en slutlig lösning inte kunde ske utan mera ingående undersökning om den inverkan, som samåkningen kunde få på trafikunderlaget för de reguljära transportmedlen samt om möjligheterna att tillgodose ortsbefolkningens behov av sådana transportmedel. Någon sådan undersökning föreligger dessvärre inte, men en av trafikutredningen gjord inventering har visat att tillstånd endast i begränsad utsträckning inhämtas för dylika resor.

Såsom trafikutredningen framhållit är det i dagens läge inte trafikpolitiskt motiverat att inskränka möjligheterna till sambruk av privat personbil vid resor till och från arbetsplats. Jag vill därför i huvudsaklig överensstämmelse med utredningens förslag förorda att från YTF:s tillämpning undantages befordran vid färd med personbil till eller från egen arbetsplats av högst fyra passagerare som är på väg till eller från arbetsplats, varmed torde böra likställas skola eller annan lokal för undervisning samt — utan att detta behöver utsägas i författningstexten — även militärförläggning. En begränsning av antalet passagerare — såsom länsstyrelsen i Örebro län föreslagit — finner jag välbetänkt för att förhindra en direkt affärsdrivande transportverksamhet med åtföljande inriktning på köp av större bilar. Fyra passagerare torde vara ett lämpligt antal med hänsyn till de mest förekommande bilstorlekarna i privatpersoners ägo.

Med hänsyn till att den pågående uttunningen av den kollektiva persontrafiken redan ställt flera landsbygdsområden utan kollektiv persontrafik och att denna utveckling oavsett olika stödåtgärder kan väntas fortgå, kan det såsom jag framhållit vid behandlingen av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken visa sig lämpligt att öppna en möjlighet för länsstyrelserna

att lämna ägare av personbil rätt att mot ersättning ehuru utan transportplikt etc. skjutsa andra personer inom dylika områden eller till och från viss eller vissa tätorter. Denna fråga kräver emellertid vissa ytterligare undersökningar inom kommunikationsdepartementet innan förslag kan framläggas. I avvaktan härpå föreslår jag att det förenklade tillståndsförfarande, som f. n. enligt 11 § YTF kan tillämpas bl. a. i fråga om tillstånd till personbefordran i vissa fall, fortsättningsvis skall kunna användas i samtliga fall, då ansökan avser tillstånd att med personautomobil — varmed författningsenligt förstås fordon för upp till åtta passagerare — medtaga passagerare vid färd för egen räkning. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att utfärda anvisningar om att myndigheterna vid denna tillståndsgivning skall beakta förekomsten av kollektiva trafikmedel inom området. Tillståndet skall — därest den tillståndsbeviljande myndigheten inte finner särskilda omständigheter till annat föranleda — förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga bestämmelserna om taxeplikt, transportplikt m. m. Föreskrift härom bör införas i 12 § YTF. Särskilda omständigheter, som skulle kunna ge anledning att gå ifrån tillämpningen av denna huvudregel, kan föreligga t. ex. då man kan förvänta sig att tillståndet kommer att användas för ofta återkommande eller mera regelbunden befordran av ett större antal passagerare i s. k. småbussar eller andra såsom personbilar registrerade större fordon. I sådana fall kan t. ex. såväl taxebestämmelser som skyldighet för bilföraren att inneha trafik kort visa sig behövliga.

Sedan budgetåret 1961/62 utgår ersättning för viss linjetrafik på landsbygden. Bestämmelser härom har utfärdats för ett år i sänder, senast genom kungörelsen den 10 maj 1963 (nr 126) om statsbidrag till viss linjetrafik på landsbygden. En inom statens biltrafiknämnd utarbetad redogörelse bl. a. för medelförbrukningen under budgetåret 1961/62 har redovisats i årets statsverksproposition bil. 8 s. 268 ff. Syftet att möjliggöra upprätthållande av viss mindre lönsam landsbygdstrafik har i huvudsak nåtts. Såsom jag framhållit vid redovisningen av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken är dylik ersättning till busstrafiken — liksom motsvarande ersättning för viss järnvägstrafik — inte att betrakta såsom en subvention till trafikföretagen utan såsom en ersättning från det allmännas sida för vissa transporttjänster som företagen själva från företagsekonomiska synpunkter ej har anledning utföra men som erfordras av olika samhälleliga skäl. Ersättning till här ifrågavarande busstrafik synes mig lämpligen böra ske enligt det nu tillämpade systemet med de jämkningar av bestämmelserna, som kan betingas av erfarenheter, vilka successivt vinnes. Jag ämnar därför även för nästkommande budgetår föreslå ersättning enligt i huvudsak samma grunder som de nuvarande. Redan nu står det klart att kretsen av ersättningsberättigade företag bör utvidgas. Från tillämpningen av kungörelsen har nämligen undantagits linjetrafik, som bedrivs av statlig myndighet eller

av företag, som helt eller till övervägande del äges av staten. För denna trafik har hittills förutsatts att resultatutjämnning skall äga rum mellan lönsamma och icke lönsamma linjer. Ett sådant krav är emellertid inte förenligt med de här förordade trafikpolitiska principerna och det kan också — såsom framgår av den tidigare redovisade framställningen från länsstyrelsen i Gotlands län — leda till att trafikförsörjningen i områden, som domineras av linjetrafik i statlig regi, blir sämre än vad som med stöd av nu utgående ersättning är möjligt att upprätthålla i områden med sådan trafik i enskild eller kommunal regi. Den statliga linjetrafiken bör därför i detta hänseende likställas med övrig linjetrafik. För den av statsägda aktiebolag bedrivna trafiken bör detta ske genom att dessa företag blir berättigade till bidrag enligt kungörelsens bestämmelser. För den av SJ och postverket bedrivna linjetrafiken bör ersättning utgå enligt i huvudsak samma grunder som nu gäller för enskilda och kommunala företag. Ersättningen har preliminärt beräknats till 0,5 milj. kr. per år för de statsägda bolagen samt tillhoppa 2,5 milj. kr. per år för SJ och postverket. Förslag beträffande utformningen av bidragssystemet för SJ:s och postverkets del ävensom beträffande det erforderliga anslagsbeloppet torde få redovisas i nästa års statsverksproposition.

Trafikutredningen har föreslagit att den gällande behovsprövningen vid tillståndsgivning för uthyrningsrörelse skall slopas. Jag delar utredningens uppfattning i vad gäller uthyrning av personbilar och av lastbilar, vilkas totalvikt ej överstiger 3,5 ton. Etablering och utökning av dylik verksamhet bör sålunda enligt min mening i fortsättningen inte vara underkastad behovsprövning. Däremot bör sådan prövning tills vidare bibehållas för uthyrning av bussar och tyngre lastbilar med hänsyn till de olägenheter av behovsprövningens slopande, som påtalats vid remissbehandlingen.

De ökade möjligheterna att erhålla tillstånd för uthyrningsrörelse kan antagas i ej obetydlig omfattning begagnas av företag inom bilhandeln. Det har därför framförts farhågor för att gällande bestämmelser om vissa betalningsvillkor inom den yrkesmässiga bilhandeln skulle kunna komma att kringgås. Såsom kommerskollegium framhållit föreligger emellertid möjligheter att i allt väsentligt komma till rätta med eventuella missbruk i detta avseende.

Jag förordar att ett förenklat förfarande tillämpas när ansökan avser tillstånd till uthyrning av personbilar och lättare lastbilar. Tillräckliga skäl föreligger ej heller att bibehålla kravet att den som hyr sådan bil eller framför bilen skall ha uppnått 21 års ålder. Frågan om ändring av 21-årsregeln vid uthyrning av bussar och tyngre lastbilar bör däremot vila i avvaktan på resultatet av de överväganden om införande av särskilda körkort för dylika fordon som pågår inom bilförarutredningen. I YTF bör 11 och 32 §§ ändras i överensstämmelse med det nu anförda.

Vid bedömningen av möjligheterna att slutligt genomföra det trafikpolitiska reformprogrammet måste såsom jag understrukt i redogörelsen för de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken bl. a. beaktas att en ökad konkurrens på transportmarknaden inte får leda till ökad olycksfrekvens i trafiken genom hårdare utnyttjande av förarpersonalen. Trafikutredningen har tagit upp vissa trafiksäkerhetsfrågor, som ansetts vara av särskild betydelse. Jag vill här i korthet redovisa några av de åtgärder som vidtagits eller planerats i de av utredningen berörda avseendena.

Den av utredningen diskuterade frågan om utvidgad trafik kortsplikt har berörts i direktiven för bilförarutredningen. Därvid konstateras att ett system med efter fordonstypen differentierade körkort torde vara bättre ägnat att tillgodose trafiksäkerheten än den av trafikutredningen ifrågasatta utsträckningen av trafik kortsplikten. Som framgått av vad jag tidigare anfört har bilförarutredningen därför — i samband med den genomgripande översyn av förarutbildningen som pågår inom utredningen — att även taga upp frågan om införande av differentierade körkort. Därvid kommer även frågan om kompetenskraven för förande av traktor på väg att prövas.

Frågan om kontrollen bl. a. över i yrkesmässig trafik begagnade fordon torde — i vad gäller fordon som inte redan är underkastade periodisk kontrollbesiktning enligt YTF — få anses bli löst i och med att årets riksdag i huvudsaklig överensstämmelse med i propositionen 1963:91 angivna riktlinjer beslutat om successivt införande från och med den 1 januari 1965 av årlig säkerhetsinspektion av fordon, som uppnått viss ålder.

Den av trafikutredningen berörda frågan om en översyn av bestämmelserna om förarens arbets- och vilotid m. m. har jag funnit böra skyndsamt utredas. Jag har sålunda enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 28 juni 1963 tillkallat särskilda sakkunniga med uppgift att verkställa utredning om regleringen av arbetsförhållandena inom landsvägstrafiken. I direktiven för de sakkunnigas arbete framhålles bl. a. att de ur trafiksäkerhetsintresset härledda motiv, som ligger bakom nu gällande arbetstids- och körtidsreglering inom den yrkesmässiga trafiken, talar för att en reglering sker av körtider m. m. även för förare som är verksamma inom handels- och industriföretag och annan kommersiell icke yrkesmässig trafik. De sakkunniga skall närmare pröva vilka kategorier av fordonsförare, som bör vara underkastade dylika bestämmelser och skall vidare bl. a. företa en omprövning av de i 28 § YTF intagna körtidsbestämmelserna från trafiksäkerhetssynpunkt samt från sociala och ekonomiska aspekter. Därvid skall bl. a. beaktas vissa internationella överenskommelser rörande arbetsförhållandena i den internationella landsvägstrafiken. De sakkunniga skall också utarbeta förslag till åtgärder i syfte att åstadkomma en mer effektiv kontroll och övervakning av bestämmelsernas efterlevnad, varvid skall prövas huruvida andra metoder än de nuvarande kan komma i fråga för kontrollens utförande. Även frågan om hur en effektiv arbetsinspektion för

landsvägstrafiken bör ordnas och vilka resurser som erfordras härför skall utredas av de sakkunniga.

I anledning av vad trafikutredningen anfört rörande behovet av en förstärkning av ordningsstatspolisens numerär vill jag slutligen erinra om att polisverksamheten skall undergå en genomgripande omorganisation i samband med förstatligandet av polisväsendet den 1 januari 1965. Riktlinjerna för den nya organisationen har angivits i prop. 1962:148. Planlägningsarbetet inför förstatligandet har av chefen för inrikesdepartementet med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 25 maj 1962 uppdragits åt polisberedningen. En väsentlig uppgift för beredningen är att ge polisorganisationen en utformning som skapar förutsättningar för en aktiv och effektiv trafikövervakning. Enligt polisberedningens förslag skall polisen tilldelas motorfordon i större utsträckning än vad nu är fallet. Inom polisdistrikten kommer vidare rörliga kommandon att upprättas med uppgift bl. a. att övervaka trafiken. Därjämte skall finnas länsvis avdelad personal för trafikarbetet. Rikspolisstyrelsen avses skola ge de lokala och regionala polismyndigheterna direktiv och anvisningar om hur trafikövervakningen skall bedrivas. Polisutredningen har numera avlämnat vissa delbetänkanden i vilka beredningen framlagt närmare förslag i flertalet av de frågor som här nämnts.

Förslag till de ändringar i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. som föranleds av vad jag i det föregående anfört rörande åtgärder i en första reformetapp har utarbetats inom kommunikationsdepartementet.

I motionerna I: 810 och II: 979 har hemställts dels att riksdagen måtte besluta att lastbil som dagligen användes för linjetransport av leverantörmjök till mejeri må fr. o. m. den 1 juli 1964 härutöver, utan tillstånd enligt förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik, användas för beställningstrafik, dels ock att vederbörande utskott måtte utarbeta härför erforderligt författningsförslag.

I motionerna I: 814 och II: 987 har hemställts att riksdagen måtte besluta att från förordningens angående yrkesmässig automobiltrafik tillämpning undantaga dels transporter till trädgårdscentral och jämförlig anläggning av potatis, grönsaker, frukt och bär, dels transporter med traktortåg i skogsbruket av runt, bilat, kluvet, flisat och kolat virke etc. även då traktortåget framföres längre vägsträcka än 15 kilometer, samt att vederbörande utskott måtte utarbeta härför erforderligt författningsförslag.

I motionerna I: 815 och II: 980 har, såvitt nu är i fråga, hemställts att riksdagen måtte

1. besluta att en årlig ökning med 20 procent — i stället för 15 procent som föreslås i propositionen — av den samlade lastförmågan av fordon i be-

ställningstrafik för godsbefordran skall vara normerande här, under en första etapp, tillstånd för sådan trafik meddelas,

2. besluta avskaffa behovsprövningen för i skogsbruket med lastbil utförda transporter från och med den 1 juli 1964,

3. besluta slopa lokalområdesbestämmelserna för beställningstrafik från och med den 1 juli 1964,

4. uttala att behovsprövningen vid transportförmedling bör successivt uppmjukas i minst samma takt som den övriga liberaliseringen och avskaffas från och med den 1 juli 1966 samt

5. att vederbörande utskott måtte utarbeta av förslagen 1—3 föranledda ändringar i den i propositionen föreslagna förordningen om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

I motionerna I: 817 och II: 976 har hemställts dels att riksdagen måtte besluta fr. o. m. den 1 juli 1964 att från förordningens angående yrkesmässig automobiltrafik tillämpning undantaga transport från fält till lagerhus, kvarn, torkanläggning eller liknande av fälttröskad spannmål, dels ock att vederbörande utskott måtte utarbeta härför erforderligt författningsförslag.

I motionen II: 986 har hemställts att riksdagen måtte besluta avskaffa behovsprövningen för transporter av schaktmassor från och med den 1 juli 1964.

Utskottet

I förevarande proposition föreslås på grundval främst av de förslag som framlagts av 1953 års trafikutredning en nyorientering av den statliga trafikpolitiken i syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden. De konkurrenshämmande regleringar, som f. n. gäller på transportmarknaden, skall i möjligaste mån avvecklas. Varje trafikgren bör i princip svara för sina kostnader och förutsättningar även i övrigt skapas för en konkurrens på lika villkor, vilket är av betydelse för att nå en samhällsekonomiskt riktig uppdelning av trafiken mellan de olika trafikgrenarna. Målet för trafikpolitiken bör vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader. I den mån det inte med kravet på kostnadstäckning går att lämna en viss bygd den trafikservice som från samhällets synpunkt är rimlig, bör ersättning till trafikföretaget utgå av allmänna medel.

För att få en mjuk övergång till det nya systemet har reformåtgärderna samordnats i ett handlingsprogram uppdelat i tre etapper. Den första etappen avses skola genomföras den 1 juli 1964 och den andra den 1 juli 1966. Riktpunkten för genomförandet av den tredje reformetappen skall vara den 1 juli 1968. En särskild delegation med representanter för bl. a. transportkonsumenter och trafikutövare skall tillsättas för att följa upp genomförandet av handlingsprogrammet.

Departementschefen uttalar rörande de *allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken* bl. a. att det av utredningen angivna handlingsalternativet, nämligen att skärpa tillståndsregleringarna, skulle ytterligare fjärma transportnäringens villkor från vad som gäller inom övriga näringsgrenar samt att det torde vara ostridigt att regleringar kan innebära en hämsko på rationaliseringssträvandena inom transportnäringen. Vidare framhålles att man måste hysa starka tvivel på de praktiska möjligheterna att genom skärpt tillståndsreglering så styra utvecklingen att den leder till en samhällsekonomiskt riktig trafikuppdelning. I stället bör man söka utnyttja den drivfjäder till effektiva transporter, som konkurrens i sunda former kan utgöra. Därest förutsättningar skapas för en konkurrens på lika villkor, bör det enligt departementschefens mening vara möjligt att genom en ökad frihet på transportmarknaden nå en samhällsekonomiskt riktigare trafikuppdelning och på så sätt erhålla transportarbetet till lägsta möjliga kostnader, vilket är ett väsentligt intresse för vårt näringsliv, enär transportkostnaderna utgör en betydande del av de totala produktionskostnaderna i flertalet av våra mest betydelsefulla näringsgrenar. På persontrafikens område är dock möjligheterna att tillämpa ett mer konkurrensfrämjande system än det nuvarande enligt departementschefen begränsade.

Mera principiella invändningar mot den i propositionen förordade nyorienteringen av trafikpolitiken med sikte på ett mer konkurrensfrämjande system har framförts i de likalydande motionerna I: 812 och II: 983, i vilka hävdas att det grundläggande måste vara att utbygga och effektivisera båda huvudgrenarna av transportväsendet, järnvägsdelen och landsvägstrafiken, men att detta skall avse endast SJ, det samhällsägda trafikföretaget.

Utskottet hälsar med tillfredsställelse att material nu lagts fram för en samlad bedömning av de trafikpolitiska problemen. Medan det tidigare många gånger varit nödvändigt att ta ställning till olika trafikpolitiska frågor på grundval av ett begränsat underlag finns nu bättre förutsättningar för att bedöma varje spörsmål i sitt större sammanhang. Allmän enighet torde råda om den redan i direktiven för trafikutredningen uttalade målsättningen för trafikpolitiken, nämligen att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former som medger företagsekonomisk effektivitet och transportmedlens sunda utveckling. Såsom departementschefen framhållit måste trafikpolitiken vidare utformas så, att de krav som ställs från trafiksäkerhetssynpunkt blir tillgodosedda och att utvecklingen på det tekniska området stimuleras. Den hittills förda trafikpolitiken, som i stor utsträckning varit baserad på regleringar av olika slag, har snarare motverkat än främjat en utveckling i den riktning som angivits i målsättningen. I likhet med departementschefen anser utskottet tiden mogen för en nyorientering av den statliga trafikpolitiken med sikte på ett mer konkurrensfrämjande system. Utskottet vill därför, med avstyrkande såvitt nu är i fråga av motionerna I: 812 och II: 983, instämma i

propositionens förslag att de olika konkurrenshämmande förpliktelser och regleringar som f. n. gäller på transportmarknaden i möjligaste mån avvecklas.

Departementschefen framhåller att varje trafikgren i princip själv bör svara för de kostnader den förorsakar det allmänna. De skillnader i detta hänseende som för närvarande förekommer de olika trafikgrenarna emellan bör enligt departementschefen beaktas i samband med en revision av vägtrafikbeskattningen samt vid de pågående utredningarna om luftfartsverkets ekonomi och lotsorganisationen. Vissa olikheter sägs även föreligga i fråga om finansieringsformer, avskrivningsregler och allmänna beskattningsförhållanden, men dessa olikheter anses inte så stora att särskilda trafikpolitiska likställighetsåtgärder nu erfordras.

I de likalydande motionerna I: 820 och II: 982 har bl. a. förordats att frågor med inverkan på konkurrensförutsättningarna inom järnvägstrafiken och inom med denna konkurrerande biltrafik, t. ex. frågor rörande SJ:s kapital- och pensionskostnader samt bilbeskattningsfrågor, måtte beredas och avgöras i sådan ordning att hänsyn i möjligaste mån kan tagas till den sammantagna effekten på trafikapparatusens utveckling.

Utskottet vill understryka betydelsen av att det i största möjliga utsträckning föreligger förutsättningar för en konkurrens på lika villkor och kan för sin del ansluta sig till departementschefens uttalande att varje trafikgren i princip bör svara för de kostnader den förorsakar det allmänna. Såsom närmare utvecklats i propositionen vid behandlingen av investeringarna i flygplatsorganisationen, bör dock bedömningen av kostnadsansvaret ske över en längre tidsperiod, varigenom utrymme ges för vissa lättnader under uppbyggnadsskedet. Utskottet har redan tidigare understrukit värdet av att material nu framlagts som möjliggör en mera samlad bedömning av de trafikpolitiska frågorna. Härigenom bör det i motionerna I: 820 och II: 982 avsedda syftet i avsevärd grad kunna tillgodoses. På grund härav finner utskottet dessa motioner såvitt nu är i fråga icke böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

Rörande de olika åtgärder som erfordras för att vinna en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar anföres i propositionen ytterligare bl. a. följande. Aktiviteten på det trafikpolitiska området bör samordnas med lokaliseringssynpunkten bl. a. när det gäller att upprätthålla från lokaliseringssynpunkt önskvärd olönsam järnvägs- och landsvägstrafik. De kostnader, som är förenade med upprätthållandet av dylik trafik liksom även andra kostnader, som av sociala skäl eller med hänsyn till totalförsvarets intressen kan komma att belasta vårt transportväsende och som inte direkt täckes av transportavgifter, bör emellertid öppet redovisas så att deras berättigande kan bedömas. Glesbygderna och vissa öars tillgodoseende med persontrafikförbindelser är det väsentliga i detta problemkomplex. Det påpekas att även i fråga om viss godstrafik, främst stycke-godstranspor-

ter, vägande skäl kan anföras för att det allmänna lämnar ersättning för sådan trafik i den mån den inte kan drivas med lönsamhet. Vissa villkor bör uppställas för den ersättning som det allmänna skall lämna för täckning av underskott i trafik, som erfordras för att säkra en tillfredsställande transportförsörjning. Sålunda bör standarden i fråga om trafikmedel, trafikfrekvens m. m. i princip vara anpassad efter de faktiska behoven i den utsträckning detta är skäligt med hänsyn till kravet på en tillfredsställande transportförsörjning. Vidare bör möjlig rationalisering ha ägt rum och taxorna i rimlig grad anpassats till kostnaderna. Trafikföretagens driftekonomiska och trafikstatistiska redovisning bör möjliggöra insyn i rörelsen och periodisk omprövning av ersättningens storlek äga rum. I övrigt torde villkor för bidragsgivningen få fastställas från fall till fall när ersättningsfrågor aktualiseras.

Utskottet vill för sin del understryka betydelsen av att aktiviteten på det trafikpolitiska området samordnas med lokaliseringpolitiken bl. a. när det gäller att upprätthålla från lokaliseringssynpunkt önskvärd olönsam järnvägs- eller landsvägstrafik. Även om den helt dominerande delen av efterfrågan på gods- och persontransporter bör kunna tillfredsställande tillgodoses inom ramen för kravet på företagsekonomisk lönsamhet i trafiken, får man inte bortse från att det bl. a. i vissa glesbygder är nödvändigt med insatser från det allmännas sida för att upprätthålla en rimlig kollektiv trafik. Såsom framhållits i propositionen bör de kostnader som är förenade med upprätthållandet av dylik trafik — liksom även andra kostnader, som av sociala skäl eller med hänsyn till totalförsvarets intressen kan komma att belasta vårt transportväsende och som inte direkt täckes av transportavgifter — öppet redovisas så att deras berättigande kan bedömas.

Utskottet ansluter sig till departementschefens uttalande att ersättning bör utgå av allmänna medel i den mån det inte med kravet på kostnadstäckning går att lämna en viss bygd den trafikservice som från samhällets synpunkt är rimlig. Problemet gäller i första hand persontrafikförbindelserna för glesbygderna och vissa öar. Man kan dock inte bortse från att även en rimlig godstrafikförsörjning, särskilt i fråga om stycke gods, inom dylika bygder kan kräva att samhället lämnar viss ersättning. Såsom departementschefen framhållit är det ogörligt att på förhand fastställa vilken trafik som är nödvändig från samhällets synpunkt utan en prövning torde få äga rum från fall till fall i samband med att frågan om ersättning aktualiseras. Utskottet förutsätter att bedömningen av vilka slag av trafik som skall kunna bli berättigad till ersättning från det allmänna sker under beaktande av den betydelse som trafikförsörjningen har för befolkningen och näringslivet i de berörda bygderna. De i propositionen angivna villkoren för att ersättning av förevarande slag skall utgå till berört trafikföretag föranleder inte någon erinran från utskottets sida.

Eftersom vårt land har ett vitt förgrenat nät av järnvägs- och busslinjer,
5 — *Bihang till riksdagens protokoll 1963. 6 saml. 2 avd. Nr 1*

torde behovet av åtgärder från samhällets sida för att upprätthålla en tillfredsställande trafikservice i regel aktualiseras först i samband med att fråga uppkommer om indragning av befintlig trafik. Med hänsyn härtill och då departementschefen som närmare berörs i det följande anmält sin avsikt att i ökad utsträckning låta företa regionala undersökningar i syfte att skapa bästa möjliga trafikservice har utskottet inte funnit sig böra biträda ett i motionerna I: 820 och II: 982 framfört förslag om skyndsamt utredning rörande uppbyggnad områdesvis av en för person- och stycke gods-transporter avsedd trafikorganisation i samverkan mellan SJ och den enskilda företagsamheten inom trafik- och transportbranschen. Utskottet har därvid även beaktat att järnvägsstyrelsen enligt vad som upplysts vid uppbyggandet av den av riksdagen beslutade knutpunktsorganisationen för stycke gods-trafiken även avser att anlita enskilda trafikföretag för transporterna. I sistnämnda motioner har även föreslagits att frågan rörande införande av s. k. genomgående taxa eller annan metod, som eliminerar nuvarande olägenheter vid omlastning och byte av trafikmedel, måtte upptagas till förnyad prövning. Utskottet, som erinrar om att trafikutredningen funnit sig böra avvisa tanken på en genomgående fraktberäkning, vill såsom närmare behandlas i det följande för sin del förorda att hithörande spörsmål uppmärksammas av den delegation som enligt vad som anmälts i propositionen skall tillkallas för att följa upp genomförandet av det trafikpolitiska reformprogrammet.

I de likalydande motionerna I: 811 och II: 977 har föreslagits att frågan om enhetliga och likvärdiga rabattförmåner för värnpliktiga, studerande och pensionärer vid resor med olika slag av kommunikationsmedel skyndsamt måtte prövas i samråd med berörda trafikföretag, så att förslag i ärendet kan föreläggas 1964 års riksdag. Utskottet vill erinra om att årets riksdag (rskr. 291) behandlat ett liknande förslag såvitt avsåg resor på SJ:s busslinjer. I anledning av riksdagens beslut har Kungl. Maj:t den 18 november 1963 uppdragit åt järnvägsstyrelsen att undersöka och därefter till Kungl. Maj:t inkomma med redogörelse för förutsättningarna att på kommersiella grunder i SJ:s busstrafik införa i huvudsak samma rabatter som gäller för resor på järnväg samt att, i den mån sådana förutsättningar ej föreligger, förebringa utredning om den ekonomiska belastning som ett införande av icke företagsekonomiskt motiverade dylika rabatter skulle medföra för SJ. I avvaktan på resultatet av denna undersökning anser sig utskottet icke kunna förorda det i motionerna framförda mera vittgående förslaget.

I motionerna I: 816 och II: 988 har föreslagits, att riksdagen måtte uttala att den statliga trafikpolitiken i fråga om Gotlands trafikförbindelser med fastlandet skall vara, att staten skall i den utsträckning som blir behövlig lämna ekonomiskt stöd åt gotlandstrafiken, så att kostnaderna för gods- och personbefordran mellan Gotland och fastlandet blir i huvudsak lika med

kostnaderna för transport per järnväg med motsvarande trafikstandard på sträckor av samma längd. Utskottet finner de sålunda framförda synpunkterna förtjäna beaktande. Som tidigare nämnts har emellertid i propositionen anmälts att man från kommunikationsdepartementets sida skall i ökad utsträckning låta företa regionala undersökningar i syfte att skapa bästa möjliga trafikservice. Utskottet förutsätter att en dylik undersökning snarast verkställs i fråga om trafiken mellan Gotland och fastlandet samt att de i motionerna aktualiserade frågorna därvid ägnas vederbörlig uppmärksamhet.

Såsom departementschefen framhållit måste såväl trafikutövare som befraktare lämnas tillfälle att i lugn takt ställa om sin verksamhet efter de villkor, som kommer att gälla i ett mer konkurrensfrämjande trafikpolitiskt system än det nuvarande. Utskottet kan i princip tillstyrka grunderna för det föreslagna handlingsprogrammet för genomförandet av reformåtgärderna. De åtgärder som föreslås ingå i den första reformetappen synes höra träda i tillämpning den 1 juli 1964 och åtgärderna i andra etappen den 1 juli 1966. Riktpunkten för genomförandet av den tredje etappen bör vara den 1 juli 1968. Utskottet vill särskilt understryka värdet av att verkningarna inom transportnäringen och näringslivet i övrigt av de beslutade reformåtgärderna skall följas av en särskild delegation med representanter för bl. a. transportkonsumenter och trafikutövare. Närmare förslag till de författningsändringar som erfordras i samband med genomförandet av den andra etappen skall enligt propositionen föreläggas 1965 års riksdag. Utskottet förutsätter att riksdagen i samband härmed även lämnas en redogörelse rörande erfarenheterna av reformåtgärderna. Innan ställning tages till den närmare utformningen av reformåtgärderna i den tredje etappen och tidpunkten för genomförandet av denna etapp erfordras enligt departementschefen bl. a. närmare klarhet om verkningarna av reformåtgärderna i de båda första etapperna samt om resultaten av vissa trafikpolitiska överväganden på det internationella planet.

Utskottet, som i det följande kommer att närmare behandla de olika reformåtgärder som ingår i handlingsprogrammets första och andra etapper, vill understryka departementschefens uttalande att man vid bedömningen av möjligheterna att slutligt genomföra det trafikpolitiska reformprogrammet bl. a. måste beakta att en skärpt konkurrens på transportmarknaden inte får leda till ökad olycksfrekvens i trafiken genom hårdare utnyttjande av förarpersonalen. Utskottet, som konstaterar att särskilda sakkunniga tillkallats för att verkställa en utredning angående regleringen av arbetsförhållandena inom landsvägstrafiken, finner det angeläget att utredningsarbetet bedrivs med största möjliga skyndsamhet och att resultatet snarast förelägges riksdagen. I anslutning till vad i propositionen anförts rörande transportforskningen må erinras om det samarbete som på detta område bedrivs inom ramen för Nordiska rådets verksamhet.

Till grund för bedömningen av *trafikinvesteringarna* har i propositionen redovisats prognoser för biltrafiken, järnvägstrafiken och luftfarten samt vissa av trafikutredningen på grundval av dessa prognoser redovisade allmänna tendenser i trafikens utveckling på längre sikt. Utskottet, som i likhet med departementschefen i huvudsak kan godta den av utredningen gjorda bedömningen av de allmänna utvecklingstendenserna inom trafiken, vill understryka departementschefens uttalande att det i en aktiv trafikpolitik bör ingå såsom ett viktigt led att mot bakgrunden av de allmänna utvecklingstendenserna inom trafiken söka bättre än hittills samordna investeringarna inom de olika trafikgrenarna. Den snabba utveckling som äger rum på alla områden — icke minst de ekonomiska och tekniska — gör det nödvändigt att planläggningen av trafikpolitiken ständigt sker med ett betydande mått av flexibilitet. Med hänsyn till vad departementschefen förordat samt de olika förslag i berörda hänseenden som redovisas i propositionen synes vad i motionerna I: 813 och II: 975 yrkats rörande ständigt förnyade prognoser för kommunikationsmedlens utveckling och av en sammanvägning av olika transportmedels framtida behov bli i huvudsak tillgodosett.

I fråga om väg- och gatuinvesteringarna anmäles i propositionen att särskilda sakkunniga skall tillkallas för att verkställa en översyn av 1957 års vägplan. Departementschefen pekar bl. a. på de växande trafikproblemen i städer och tätorter samt på behovet av en effektiv samordning av trafikledsbyggandet i städerna och vägutbyggnaden på landsbygden. I detta sammanhang framhålles även att det tillkommit omständigheter som inte kunde förutses när vägplanen utarbetades och särskilt nämnes därvid de krav på vägutbyggnader, som kan bli en följd av kommunblocksbildningen. Utskottet, som finner det vara av värde att en översyn av 1957 års vägplan nu kommer att ske genom särskilt för ändamålet tillkallade sakkunniga, förutsätter att vad i motionerna I: 820 och II: 982 anföres om riks- och länsvägnäten kommer att övervägas av de sakkunniga.

I propositionen redovisas även ett av 1960 års vägsakkunniga framlagt betänkande rörande frågan om avgiftsbelagda trafikanläggningar. Enligt de sakkunnigas mening är det av tidigare aktualiserade projekt numera endast en fast förbindelse över Kalmarsund som rimligen skulle kunna komma i fråga som avgiftsfinansierat företag. De sakkunniga, som på de i propositionen angivna grunderna avstyrker införandet av avgiftsbelagda trafikanläggningar, finner det än mindre befogat att enbart för detta fall göra avsteg från den allmänna huvudprincipen för vägväsendets finansiering och införa en lag om tullvägar.

I detta sammanhang anmäler departementschefen att en översyn f. n. pågår inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av tidigare framlagt utredningsmaterial rörande en broförbindelse över Kalmarsund. Denna översyn bör enligt departementschefen bedrivas i sådan takt att ett aktuellt mate-

rial för ett ställningstagande i frågan om en fast förbindelse till Öland bör finnas att tillgå i god tid före den förnyelse av flerårsplanerna för väg- och brobyggnader, som författningsenligt skall äga rum under år 1966.

Utskottet noterar med tillfredsställelse att aktuellt material för ställningstagande till frågan om en fast förbindelse till Öland kan väntas föreligga i god tid före den revision av flerårsplanerna som skall äga rum år 1966. Då sålunda en lösning av detta trafikproblem synes ligga inom räckhåll lärer ett avsteg från den allmänna principen om vägväsendets finansiering icke behöva ske för detta företag. Med hänsyn vidare till att en fast förbindelse över Öresund är av speciell karaktär får såsom departementschefen framhållit frågan om avgiftsbeläggning av trafiken tas upp till behandling i samband med ett ställningstagande till detta projekt. Vid bl. a. angivna förhållanden har utskottet icke funnit sig berett att tillstyrka det i motionerna I: 819 och II: 974 framförda yrkandet angående särskild lagstiftning om avgiftsbelagda trafikanläggningar.

De av departementschefen redovisade bedömningarna av järnvägsinvesteringarna samt av investeringarna i sjöfartens och luftfartens fasta anläggningar har icke givit utskottet anledning till erinran.

Utskottet vill starkt understryka departementschefens uttalande om angelägenheten av att en rationell samordning av investeringsverksamheten på trafikområdet kommer till stånd, varvid målsättningen bör vara att skapa ett transportsystem där de olika trafikanläggningarna och transportmedlen på ett optimalt sätt kompletterar varandra. Till en aktiv trafikpolitik hör att man i väsentligt större utsträckning än för närvarande centralt och regionalt kan — i samarbete mellan statliga och kommunala myndigheter samt enskilda organisationer — fortlöpande planera och verka för lämplig avvägning av trafikinvesteringarna och en rationell uppläggning av trafiken, allt i syfte att skapa bästa möjliga trafikservice.

I propositionen behandlas vidare vissa speciella samordningsproblem i storstadsregionerna. I fråga om Stockholmsområdet konstaterar departementschefen att en medverkan från statens sida till en lämplig lösning av problemkomplexet synes moliverad. Denna medverkan avses få den formen att en särskild förhandlingsman eller förhandlings- och utredningsman utses med uppgift att genom förhandlingar mellan berörda intressenter söka sammanjämka dessas ståndpunkter samt utarbeta förslag till gemensamma lösningar av den kollektiva närtrafikens problem i området. Målet för arbetet anges vidare vara att mot bakgrund av bl. a. regionplanen uppnå en lösning som innebär en fullgod trafikservice inom området till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Arbetet bör i första hand inriktas på att genom organisatoriska åtgärder möjliggöra sådan samordning inom närtrafiken, att investerings-, drift- och taxepolitik smidigt kan inriktas mot nyssnämnda mål. Ett definitivt ställningstagande till formerna för förhandlingsarbetet anses dock böra ske först efter närmare samråd med berörda in-

tressenter. Departementschefen förklarar sig slutligen avse att inom den närmaste tiden taga upp överläggningar härom med vederbörande myndigheter, kommuner och trafikföretag m. fl.

Något liknande initiativ för Göteborgs- och Malmöregionerna är enligt departementschefen inte f. n. påkallat. I fråga om Göteborg konstateras därvid bl. a. att om föreliggande inkorporeringsplaner förverkligas, torde samordnande lösningar av närtrafikproblemen i Göteborgsområdet kunna nås lättare än i Stockholmsområdet.

Utskottet vill för sin del understryka angelägenheten av att närtrafikproblemen i Stockholmsområdet snarast bringas till en lösning. Detta är av betydelse icke minst för en lösning av bostadsförsörjningen i denna region. Enligt utskottets mening skulle den av departementschefen aviserade statliga medverkan — vilken är väl motiverad med hänsyn till att staten ombesörjer en stor del av trafiken inom området — därvid vara av värde. Utskottet kan helt ansluta sig till den av departementschefen angivna målsättningen för åtgärderna härvidlag. Därvid bör sålunda olika slag av trafik, t. ex. kollektiv och individuell trafik, vägas mot varandra ur samhällsekonomisk synpunkt. Självfallet kan partiella lösningar visa sig erforderliga i avvaktan på en lösning av hela problemkomplexet. Det i motionerna I: 812 och II: 983 framförda förslaget om partiella lösningar avseende taxemässig samordning m. m. synes därför inte behöva föranleda något särskilt uttalande från riksdagens sida.

Utskottet har icke funnit anledning till erinran mot de i propositionen angivna riktlinjerna för bedömning av frågan rörande ombyggnad till normalspår av smalspåriga järnvägslinjer och nybyggnad av järnvägslinjer. Såsom departementschefen framhållit torde det inte numera finnas anledning att såsom tidigare ifrågasatts upprätta någon särskild breddningsplan.

I fortsättningen lämnar departementschefen en redogörelse för den pågående koncentrationen av SJ:s verksamhet genom nedläggning av trafiksvaga bandelar. Av redogörelsen framgår bl. a. att sedan år 1959 — då den trafikerade banlängden uppgick till ca 14 800 km — har järnvägsstyrelsen fått tillstånd att helt eller delvis lägga ned trafiken på 53 järnvägslinjer med en sammanlagd banlängd av 2 042 km, och dessa nedläggningar har med något undantag redan genomförts. Då erfarenheterna av hittills genomförda nedläggningar har visat att det, trots de farhågor som i skilda sammanhang yppats om de negativa verkningarna av järnvägsnedläggelser, varit möjligt att genom trafikomläggning skapa en tillfredsställande trafikservice till lägre samhällsekonomisk kostnad anser departementschefen att undersökningarna rörande möjligheterna att lägga ned driften helt eller delvis på trafiksvaga järnvägslinjer med kraft bör fullföljas. Ehuru stora belopp årligen krävs för att upprätthålla driften på sådana linjer, måste man nämligen konstatera att många av de berörda bygderna likväl inte lämnas den trafikservice som vore önskvärd. I anslutning härtill framhålles att det — såsom led i den tidigare berörda sam-

ordningen av trafikinvesteringarna — även i ökad utsträckning bör göras mer omfattande, regionvis upplagda undersökningar av möjligheterna att med lämplig koordination av de olika transportmedlen ge en bättre trafikservice i olika delar av landet.

I de likalydande motionerna I: 815 och II: 980 har anförts vissa synpunkter på åtgärder som erfordras för tillgodoseende av person- och gods- trafikbehoven i samband med nedläggning av trafiksvaga bandelar. Vidare har i motionerna I: 820 och II: 982 föreslagits att vad i motionerna anförts beträffande ersättningstrafik, vägupprustning och järnvägsförbindelser för A- och B-regioner särskilt måtte uppmärksammas då nedläggning av järnvägstrafik är i fråga, så att en god trafikförsörjning erhålles i berörda områden.

Enligt utskottets uppfattning utgör nedläggningen av trafiksvaga bandelar en naturlig anpassning till de förändrade förhållanden på transportmarknaden som inträtt bl. a. till följd av bilismens expansion. Riksdagen har också tidigare (SU B 6/58) funnit att rationaliseringsverksamheten inom SJ, omfattande bl. a. nedläggning helt eller delvis av trafiksvaga bandelar, bör bedrivas med kraft. Riksdagen uttalade därvid bl. a. att vissa inskränkningar i järnvägsdriften i framtiden liksom dithills utgjorde ett led i en av den allmänna utvecklingen framtvingad omdaningsprocess, vars förhindrande eller uppskjutande riksdagen icke var beredd att ta de ekonomiska konsekvenserna av. Utskottet vill framhålla att ett beslut av statsmakterna om full ersättning till SJ för driften av trafiksvaga bandelar självfallet inte skall medföra en ändrad inställning från statsmakternas sida i fråga om nedläggning av trafiksvaga bandelar. Även i fortsättningen bör därför arbetet med att helt eller delvis ersätta trafiksvaga bandelar med landsvägs- trafik bedrivas med hänsyn till både bygdens behov och transportekonomiska fakta. Det angelägna i att utan tidsutdräkt pröva förutsättningarna för att överföra trafiken till landsväg är särskilt påtagligt med hänsyn till att tidskrävande vägupprustning ofta visar sig erforderlig innan en nedläggning kan genomföras. Självfallet får dock nedläggningsfrågan inte enbart bedömas från järnvägsekonomiska synpunkter utan även med beaktande av olika sociala och näringspolitiska aspekter. Det är angeläget att avvecklingen sker på ett sådant sätt att behövliga ersättningsförbindelser kan ordnas i god tid. Det nu tillämpade förfarandet vid handläggning av nedläggningsärenden — som bl. a. innebär att arbetsmarknadsstyrelsen och Näringslivets trafikdelegation deltar i beredningen av ärendena på verksplanet samt att länsstyrelser, kommunala myndigheter m. fl. får tillfälle att yttra sig såväl remissvägen som vid olika sammanträden — torde innebära garanti för en allsidig prövning av dessa ärenden. Utskottet förutsätter att även de i motionerna I: 815 och II: 980 samt I: 820 och II: 982 berörda frågorna beaktas vid prövningen av ärenden rörande nedläggning av trafiksvaga bandelar.

Av 1955 års riksdag hemställdes (rskr. 1955: 330) att Kungl. Maj:t skulle

låta undersöka olika alternativa lösningar av frågan om trafiken på den smalspåriga (1067 mm) järnvägslinjen Gullberna—Torsås—Bergkvara och i samband därmed på den likaledes smalspåriga (891 mm) linjen Torsås—Kalmar såsom led i en tänkt sydostkustbana. Sedan undersökningar nu verkställt inom trafikutredningen och järnvägsstyrelsen har resultatet redovisats i propositionen. Departementschefen har funnit av trafikutredningen och järnvägsstyrelsen anförda skäl mot en breddning av linjerna övertygande och kan därför inte tillstyrka vare sig en breddning av dessa linjer eller ett alternativt framfört förslag om inspikning av järnvägsspåret på linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara till samma spårvidd, som nu finns på linjen Torsås—Kalmar. Frågan om nedläggning av trafiken torde enligt departementschefen få prövas i vanlig ordning.

I motionerna I: 807 och II: 984 samt I: 818 och II: 981 har hemställts att de ifrågavarande järnvägslinjerna måtte överföras från linjegrupp B till linjegrupp A.

Utskottet kan i likhet med departementschefen inte finna skäl förorda en breddning av de ifrågavarande linjerna. Vidkommande det i motionerna framförda yrkandet om överförandet av dessa järnvägslinjer från linjegrupp B enligt trafikutredningens undersökningsprogram till linjegrupp A i samma program vill utskottet erinra om att utredningen till grupp A hänfört sådana linjer, beträffande vilka det stod klart att de av samhällliga skäl måste bibehållas tillsvidare eller på längre sikt, medan till grupp B hänförts sådana linjer, beträffande vilka frågan om eventuell nedläggning snarast möjligt borde utredas och prövas — en prövning som kan resultera antingen i linjens bibehållande eller ock i total eller partiell driftnedläggning. Eftersom järnvägsstyrelsen i samråd med bl. a. arbetsmarknadsstyrelsen och Näringslivets trafikdelegation efter verkställd undersökning hemställt om tillstånd att lägga ned båda dessa linjer kan förutsättningar för en överföring till grupp A icke anses föreligga. Utskottet anser sig därför inte kunna tillstyrka motionärernas förslag men förutsätter att den fortsatta prövningen av frågan om trafikens nedläggning på berörda linjer — liksom övriga nedläggningsärenden — sker under beaktande av linjernas betydelse från bl. a. lokaliseringssynpunkt.

I propositionen föreslås vidare att ett av 1946 års riksdag fattat principbeslut om breddning till normalspår av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö måtte upphävas.

Ombyggnad till normalspår av de ifrågavarande linjerna enligt det av 1946 års riksdag fattade principbeslutet (rskr. 1946: 210) togs ursprungligen upp på beredskapsstat men uppfördes enligt beslut av 1952 års riksdag på SJ:s ordinarie investeringsprogram. Efter förnyad prövning beslöt 1954 års riksdag (rskr. 1954: 127) att ombyggnadsarbetena på dessa linjer inte skulle igångsättas med mindre läget på arbetsmarknaden påkallade deras utförande som sysselsättningsarbeten. Bortsett från vissa smärre terrasse-

ringsarbeten har nämnda riksdagsbeslut såvitt avser dessa linjer inte realiserats.

Trafikutredningen har framhållit att det i belysning av den trafikutveckling, som ägt rum sedan riksdagens principbeslut fattades, står klart för utredningen, att det berättigade i att bredda endera av linjerna Bredåkra—Växjö och Karlshamn—Vislanda numera kan från samhälls-ekonomisk synpunkt starkt ifrågasättas. Under alla omständigheter måste breddning av båda dessa, varandra närliggande parallella järnvägslinjer anses helt utesluten. Trafikutredningen förordar därför att beslutet måtte omprövas sedan ny breddningsundersökning kommit till stånd.

En av järnvägsstyrelsen företagen ny breddningsundersökning jämte en parallellt härmed företagen nedlägningsundersökning visar bl. a. att persontrafiken på ifrågavarande linjenät under åren 1951—1961 minskat med 56 procent, paket- och ilstykkegodstrafiken med omkring en tredjedel, frakstykkegodset med 58 procent och vagnslastgodset med 60 procent. Breddning till persontrafikstandard bedöms av styrelsen såsom orealistisk och breddning till godstrafikstandard beräknas vid 1961 års pris- och lönenivå och 1960 års godsvolym ge ytterst ringa marginal för ränta och avskrivning på nedlagt kapital. Järnvägsstyrelsen finner att investeringar i breddning på detta linjenät inte är ekonomiskt motiverade och framhåller i övrigt att järnvägarnas betydelse för trafikförsörjningen i området numera minskat väsentligt genom bilismens utveckling. Styrelsen har därför — efter samråd med bl. a. arbetsmarknadsstyrelsen och Näringslivets trafikdelegation — hemställt om tillstånd att få lägga ned persontrafiken på linjerna Växjö—Tingsryd och Norraryd—Kvarnamåla samt att få helt lägga ned driften på linjen Tingsryd—Bredåkra.

I likhet med trafikutredningen och järnvägsstyrelsen anser sig departementschefen inte kunna tillstyrka breddning av båda de här ifrågavarande järnvägslinjerna. Med hänsyn härtill och då det trafikkomplex, som det här gäller, bör få förutsättningslöst lösas på grundval av de utredningar, som hittills verkställts och ytterligare erfordras, anses lämpligt att riksdagens principbeslut om breddning av ifrågavarande linjer nu upphäves. Frågan om den lämpliga anordningen av trafiken i detta område förutsättes, sedan erforderliga kompletterande undersökningar verkställts, få prövas och avgöras av Kungl. Maj:t i vanlig ordning.

I motionerna I: 802 och II: 969 samt I: 812 och II: 983 har yrkats avslag på propositionens förslag om upphävande av ifrågavarande beslut. Även i de likalydande motionerna I: 821 och II: 985 yrkas avslag på detta förslag. I sistnämnda motioner hemställs vidare under hänvisning till att efter principbeslutet fråga uppkommit om breddning av linjen Karlshamn—Kvarnamåla—Växjö att riksdagen måtte uppdraga åt Kungl. Maj:t att fatta slutligt beslut rörande frågan om järnvägsdriftens ordnande inom det berörda trafikområdet.

Enligt utskottets mening har de i propositionen redovisade undersökningarna visat att det inte kan vara motiverat att vidhålla det av 1946 års riksdag fattade beslutet om breddning av båda de ifrågavarande järnvägslinjerna. Utskottet tillstyrker därför att riksdagen upphäver det tidigare fattade principbeslutet om breddning till normalspår av järnvägslinjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö.

Såsom framhållits vid behandlingen av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken delar utskottet departementschefens uppfattning att de trafikpolitiska reformerna bör genomföras i tre etapper. För att tillgodose kravet på likhet i konkurrensvillkoren bör därvid en tidsmässig samordning av reformerna för järnvägs- och landsvägstrafiken eftersträvas.

I fråga om *reformer på järnvägstrafikens område* föreslås i propositionen att SJ i den första reformetappen beviljas full ersättning för driften av trafiksvaga järnvägslinjer. I samband härmed föreslås även att det genomföres en differentiering av den ekonomiska målsättningen för affärsbanenätet resp. de trafiksvaga järnvägslinjerna.

Riksdagen har fr. o. m. budgetåret 1958/59 beviljat ett årligt driftbidrag till SJ såsom partiell kompensation för sådana icke företagsekonomiskt motiverade prestationer som företaget har att utföra. Sedan budgetåret 1960/61 har driftbidrag utgått med 80 milj. kr., varjämte anvisats särskilda anslag för underskottstäckning.

Trafikutredningen räknar med att driften av de trafiksvaga bandelarna innebär en belastning på SJ:s ekonomi av storleksordningen 200 milj. kr. per år vid 1960—61 års prisläge och 1958 års trafik. Enär de driftbidrag, som anslagits sedan 1958, sålunda endast delvis täckt underskotten på de trafiksvaga järnvägslinjerna, har det enligt utredningens uppfattning inte varit möjligt för företaget att i önskvärd omfattning genomföra den avsedda anpassningen av taxorna till kostnads- och konkurrensförhållandena på affärsbanenätet. Utredningen betraktar det som en av de väsentligaste förutsättningarna för friare förhållanden på transportmarknaden, att SJ helt kompenseras för trafikeringsplikten på de trafiksvaga järnvägslinjerna.

Departementschefen anser såsom framgått av vad tidigare anförts att trafikeringsplikten på det trafiksvaga järnvägsnätet så snabbt som möjligt bör nedbringas genom energiskt fullföljande av nedläggningsprogrammet. Till den del trafikeringsplikten kvarstår bör emellertid ersättning lämnas, som helt täcker härigenom uppkommande underskott.

Ersättningen för driften på de trafiksvaga järnvägslinjerna för SJ:s del utgör enligt propositionen en förutsättning för att företaget skall kunna föra en mer aktiv taxepolitik. Därvid öppnas bl. a. en möjlighet att pröva om en taxesänkning i fråga om vissa transporter skulle på längre sikt kunna medföra en ökad nettointäkt genom trafikvärkning. Eftersom transportkonsummenterna ofta behöver en långvarig omställning för byte av transportmedel

måste SJ därvid ha möjligheter att föra en långsiktig taxepolitik främst i fråga om vagnslastgodstrafiken, vilket i sin tur förutsätter att SJ kan beräkna ersättningens ungefärliga storlek under ett antal år framöver. Departementschefen framhåller också att underskotten på driften av de trafiksvaga järnvägslinjerna f. n. har den storleksordningen, att det torde vara praktiskt taget utsiktslöst att — utan särskild kompensation för dessa underskott — skapa balans i företagets ekonomi, vilket självfallet kan verka i hög grad hämmande på ledningens och personalens ambitioner att sträva efter detta mål.

I propositionen föreslås att SJ fr. o. m. budgetåret 1964/65 beviljas full ersättning för underskott på trafiksvaga järnvägslinjer. Till grund för bestämning av ersättningens storlek bör ligga en förhandsberäkning av de trafiksvaga järnvägslinjernas driftresultat för resp. budgetår. Särskild expertis har tillkallats för att inom kommunikationsdepartementet verkställa en granskning av riktlinjerna för dessa beräkningar.

För budgetåret 1964/65 har anslagsbehovet av järnvägsstyrelsen på grundval av en förnyad bandelsundersökning beräknats till 238 milj. kr. Järnvägsstyrelsens beräkning har preliminärt prövats inom kommunikationsdepartementet. Anslagsbehovet avses komma att anmälas för nästa års riksdag. I det av järnvägsstyrelsen beräknade anslagsbehovet ingår ersättning för trafikering av vissa järnvägslinjer, vilka även från företagets synpunkt kan vara motiverade att trafikera oaktat de f. n. lämnar visst underskott. Ersättning anses ej kunna utgå för underskott på dylika banor. Efter avdrag med häremot svarande belopp har anslagsbehovet för budgetåret 1964/65 preliminärt uppskattats till ca 200 milj. kr. Ersättningen föreslås även i fortsättningen utgå av allmänna budgetmedel. Anslaget avses skola benämnas: Ersättning till statens järnvägar för driften av icke lönsamma järnvägslinjer.

I de likalydande motionerna I: 813 och II: 975 föreslås att de kostnader som staten skall ersätta SJ med vid driften av icke lönsamma bandelar skall avse särkostnader, varmed enligt motionerna avses sådana kostnader som bortfaller då trafiken läggs ned. Vidare har i motionen I: 809 föreslagits att riksdagen måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att efter prövning i varje enskilt fall ur anslaget för ersättning till driften av icke lönsamma järnvägslinjer bevilja bidrag till förlustbringande trafik på enskild järnvägslinje.

Utskottet har vid behandlingen av de allmänna riktlinjerna accepterat principen att ersättning bör utgå för täckning av underskott i trafik, som erfordras för att säkra en tillfredsställande transportförsörjning. I enlighet härmed bör full ersättning även utgå till SJ för de kostnader som företaget orsakas i samband med driften av trafiksvaga järnvägslinjer såvida det inte kan anses företagsekonomiskt motiverat att fortsätta driften även om den f. n. lämnar visst underskott. Beräkningen av de kostnader och intäkter, som är hänförliga till de trafiksvaga järnvägslinjerna, torde såsom

angivits i propositionen få ske i huvudsaklig överensstämmelse med de riktlinjer, som angivits av 1942 års järnvägskostnadsutredning.

Ersättningen bör sålunda avse såväl särkostnader, d. v. s. kostnader som är direkt hänförliga till den ifrågavarande järnvägslinjen som den på järnvägslinjen belöpande delen av de med järnvägsnätet i övrigt gemensamma kostnaderna — varmed avses kostnaderna för regional och central administration samt för växling, bemanning m. m. vid stationer, som är gemensamma med andra järnvägslinjer. Vid beräkningen av det belopp med vilket ersättningen kan minskas för visst budgetår genom verkställda nedläggningar kan särkostnaderna beräknas bortfalla redan fr. o. m. tiden närmast efter nedläggningen medan de gemensamma kostnaderna enligt trafikutredningen kan antas kunna avvecklas med en femtedel per år fr. o. m. det år under vilket nedläggningen genomföres.

Utskottet vill därför med avstyrkande av det i motionerna I: 813 och II: 975 framförda yrkandet tillstyrka de av departementschefen förordade grunderna för ersättning till SJ för driften av icke lönsamma järnvägslinjer att gälla fr. o. m. budgetåret 1964/65.

Vidkommande det i motion I: 809 framförda förslaget avseende ersättning till enskilda järnvägsföretag vill utskottet framhålla att dylik ersättning kan falla inom ramen för den av utskottet accepterade principen om ersättning för täckning av underskott i trafik, som erfordras för att säkra en tillfredsställande transportförsörjning, därest därvid angivna villkor visar sig vara uppfyllda. Då frågan om ersättning för av enskilt järnvägsföretag bedriven trafik av detta slag icke aktualiserats anser emellertid utskottet att motionen icke bör föranleda någon åtgärd.

I detta sammanhang har departementschefen även tagit upp en speciell taxefråga som aktualiserats vid nedläggning av trafiksvaga bandelar. De orter som berörs av en järnvägsnedläggning förlorar förmånen av den genomgående, degressiva fraktberäkning som tillämpas på järnvägsnätet. Vid hittills genomförda nedläggningar har detta visat sig medföra kraftiga ökning av stycke godsavgifterna, som kunnat leda till kännbara verkningar främst för en del industriföretag. För mera långväga stycke godstransporter har sålunda med normala taxor uppkommit ökning på upp till 30—40 procent. Trafikutredningen har studerat frågan om taxemässig samordning av järnvägs- och biltrafik och därvid avvisat tanken på genomgående fraktberäkning enligt järnvägstaxa men uttalat sig för vissa övergångsåtgärder i samband med nedläggning av järnväg. Departementschefen uttalar att det bl. a. genom av järnvägsstyrelsen beslutade temporära nedsättningar av bilinjeavgifterna i stycke godssamtrafiken och genom speciella fraktavtal i praktiken blivit möjligt att genomföra en successiv anpassning till det förändrade taxeläget och förutsätter att järnvägsstyrelsen även i fortsättningen tillser att man inte genom plötsligt genomförda, kännbara höjningar av fraktavgifterna försvårar verksamheten för företag på de orter, som berörs

av hittills och framdeles beslutade omläggningar av trafiken från järnväg till landsväg.

I de likalydande motionerna I: 804 och II: 971 förordas att förslag om generell tillämpning av järnvägstaxorna vid samtrafik mellan järnväg och av SJ eller postverket ägda bil- och busslinjer måtte utarbetas och föreläggas riksdagen. Vidare har i de likalydande motionerna I: 808 och II: 978 föreslagits att vid hittills och framdeles beslutade nedläggningar av järnväg taxemässig samtrafik med tillämpning av järnvägstaxa tillsvidare bibehålles i avseende å den landsvägstrafik, som ersätter den nedlagda järnvägen.

Såvitt utskottet har sig bekant har de av departementschefen berörda taxeförhållandena i varje fall tidigare medfört vissa allvarliga olägenheter. Självfallet skulle det innebära vissa fördelar om det vore möjligt att tillämpa en genomgående fraktberäkning i vad avser styckeogodstransporter. Med hänsyn till vad utredningen anfört torde det emellertid inte nu vara lämpligt att genomföra en sådan ändring i taxeyesystemet. Härtill kommer att järnvägsstyrelsen enligt vad utskottet erfarit avser att införa en ny styckeogodstaxa i samband med övergången till knutpunktsorganisationen för styckeogodstrafiken. Utskottet anser det emellertid väsentligt att järnvägsstyrelsen tillser att man inte genom plötsligt genomförda, kännbara höjningar av fraktavgifterna försvårar verksamheten för företag på de orter, som berörs av hittills och framdeles beslutade omläggningar av trafiken från järnväg till landsväg. Utskottet utgår vidare från att den delegation som skall tillsättas för att följa verkningarna av reformåtgärderna som en av sina väsentliga uppgifter skall ha att följa utvecklingen på taxeorrådet. Därvid torde delegationen ha anledning att även studera den här aktuella frågan om genomgående taxeberäkning för styckeogodstransporter samt de i motionerna I: 804 och II: 971 samt I: 808 och II: 978 framförda mera vittgående taxeförslagen.

Vad i propositionen anförts rörande differentiering av den ekonomiska målsättningen för affärsbanenätet respektive de trafiksvaga järnvägslinjerna föranleder ingen erinran från utskottets sida. Utskottet kan också i princip godkänna den av trafikutredningen och departementschefen förordade nedskrivningen av statskapitalet för de trafiksvaga linjerna. Utskottet förutsätter att riksdagen i annat sammanhang får tillfälle att ta ställning till tidpunkten för nedskrivningen liksom takten för densamma samt att riksdagen även kommer att underställas närmare förslag i fråga om det i propositionen berörda spörsmålet om SJ:s pensionsförpliktelser.

Utskottets granskning av de för den andra reformetappen föreslagna reformåtgärderna har icke givit anledning till erinran från utskottets sida. Utskottet förutsätter därvid att den av departementschefen förordade delegeringen av befogenheten att besluta i fråga om vissa i allmänna taxan ingående rabatterade avgifter, t. ex. månadsbiljetter, är avsedd att genomföras redan under den första reformetappen.

Utskottet övergår här efter till att behandla de i propositionen framlagda reformförslagen avseende landsvägstrafiken.

I fråga om godstrafiken på landsväg föreslås att i den första reformetappen eller sålunda fr. o. m. den 1 juli 1964 en uppmjukning av nuvarande regleringssystem till huvudsaklig del skall ske på det sättet att trafikstillståndsgivningen göres mindre restriktiv än vad nuvarande praxis innebär. Därvid bör en årlig ökning med 15 procent av den samlade lastförmågan hos fordon i beställningstrafik för godsbefordran vara normerande vid tillståndsgivningen. Den nuvarande genomsnittliga årliga ökningen av tillståndsgivningen kan uppskattas till ca 10 procent.

Departementschefen framhåller att procenttalet närmast bör ses såsom en anvisning och ett uttryck för en trafikpolitisk målsättning, som går ut på att en mindre restriktiv tillståndsgivning bör tillämpas i fortsättningen. Varje tillståndsmyndighet bör samtidigt noggrant följa utvecklingen på transportområdet inom respektive regioner för att motverka eventuella störningar. Det avses skola ankomma på Kungl. Maj:t att utfärda närmare anvisningar till de tillståndsgivande myndigheterna för tillämpande av en mindre restriktiv tillståndsgivning enligt här förordade grunder.

Vidare föreslås i propositionen, att fr. o. m. första reformetappen vissa transporter skall helt undantas från YTF:s bestämmelser. Detta gäller en del transporter av speciell natur, exempelvis av vissa trädgårdsprodukter m. m. till förädlingsindustri, och vidare transporter av mera begränsad betydelse för den allmänna transporthushållningen, såsom av snö och is i samband med snöröjningar samt renhållningstransporter. Även vissa traktortransporter i skogsbruket, vilka på väg inte överstiger 15 km, undantas från bestämmelserna.

I den första reformetappen skall undantag även göras från annars föreskriven behovsprövning i fråga om tillstånd för s. k. kooperativ körning med små eller medelstora lastbilar. Behovsprövningen föreslås även slopad i fråga om tillstånd att med mjölkbil befördra fyllnads- och returgoods.

I ett antal motioner har förslag framförts om ytterligare lättnader i tillståndsgivningen i samband med genomförandet av den första reformetappen. I de likalydande motionerna I: 817 och II: 976 föreslås sålunda att fr. o. m. den 1 juli 1964 från YTF:s tillämpning jämväl skall undantas transport från fält till lagerhus, kvarn, torkanläggning eller liknande av fälttröskad spannmål. I de likalydande motionerna I: 810 och II: 979 föreslås att lastbil som dagligen användes för linjetransport av leverantörmjök till mejeri må fr. o. m. den 1 juli 1964 härutöver, utan tillstånd enligt förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik, användas för beställningstrafik. Förslag om att en årlig ökning med 20 procent — i stället för 15 procent som föreslås i propositionen — av den samlade lastförmågan av fordon i **beställningstrafik för godsbefordran** skall vara normerande när under en första etapp tillstånd för sådan trafik meddelas, har framförts i de likalydande

motionerna I: 815 och II: 980, vilka även upptar förslag om avskaffande av behovsprövningen för i skogsbruket med lastbil utförda transporter fr. o. m. den 1 juli 1964, samt slopande av lokalområdesbestämmelserna för beställningstrafik fr. o. m. samma dag. I motionen II: 986 föreslås att behovsprövningen för schaktmassor avskaffas fr. o. m. den 1 juli 1964. Slutligen föreslås i de likalydande motionerna I: 814 och II: 987 att från YTF:s tillämpning skall undantas dels transporter till trädgårdscentral och jämförlig anläggning av potatis, grönsaker, frukt och bär, dels transporter med traktortåg i skogsbruket av runt, bilat, kluvet, flisat och kolat virke etc., även då traktortåget framföres längre vägsträcka än 15 km.

Enligt utskottets uppfattning innebär det i propositionen framlagda förslaget om reformer i en första etapp såvitt avser godstrafiken på landsväg en lämplig avvägning mellan vad som kan vara önskvärt för att stimulera friare konkurrensförhållanden och vad som är möjligt med hänsyn till att såväl trafikutövare som transportkonsumenter bör få tid till anpassning till det nya systemet. Om mera väsentliga delar av transportområdet helt undantas från förordningens tillämpning skulle detta medföra, att lämplighetsprövningens syfte förfelas. Vidare skulle det i praktiken bli svårt att hålla reda på vilka transporter som faller inom YTF:s tillämpningsområde. En viss restriktivitet i fråga om undantag av här berörd art är därför nödvändig, vilket också framhållits i propositionen. Utskottet vill tillägga att erfarenheterna under den första etappen bör vara vägledande i fråga om möjligheterna att i den andra etappen gå längre i fråga om lättnader för godstrafiken på landsväg. Den delegation som skall följa verkningarna av reformåtgärderna får därvid förutsättas beakta bl. a. de i här angivna motioner framförda förslagen. Utskottet anser sig av nämnda skäl icke böra tillstyrka de i motionerna framförda förslagen om att omedelbart införa ytterligare undantag från YTF eller från däri föreskriven behovsprövning. Enligt utskottets mening är det ej heller lämpligt att förorda en högre procentsats för den mindre restriktiva behovsprövningen än som upptagits i propositionen. Utskottet vill emellertid understryka departementschefens uttalande att tillståndsmyndigheterna skall se procenttalet som ett uttryck för en trafikpolitisk målsättning som går ut på att en mindre restriktiv behovsprövning skall tillämpas i fortsättningen. Hänsyn bör även tagas till lokala förhållanden, som t. ex. inom expansiva områden kan motivera en större årlig ökning än angivna 15 procent. En begränsning till viss längsta sträcka på väg i fråga om transporter med traktortåg i skogsbruket är enligt utskottets mening befogad vid nuvarande förhållanden och utskottet anser sig därför inte böra förorda att dylika transporter skulle undantas även då traktortåget framföres längre vägsträcka än 15 km. I sammanhanget bör beaktas att de vägar som användes för dylika transporter i många fall icke torde vara att hänföra till väg i förordningens mening. Vidkommande förslaget om slopande av lokalområdesbestämmelserna vill utskottet framhålla att dessa

bestämmelser synes böra behållas så länge någon form av behovsprövning kvarstår.

I den andra reformetappen bör enligt propositionen uppmjukningen av regleringssystemet fortsättas genom att restriktiviteten ytterligare mildras vid tillståndsgivningen. Huruvida det normerande talet bör ökas från 15 procent till 20 procent får bestämmas på grundval av främst den faktiska expansionstakten m. m. inom det svenska näringslivet och landets ekonomi över huvud taget och dessutom givetvis av erfarenheterna av den 15-procentiga höjning som tillämpas under etapp I. Vidare föreslås att transporter med lastbilar om högst fyra tons maximilast och med specialbilar undantages från tillämpning av annars föreskriven behovsprövning. Med specialbilar avses här lastbilar utrustade med fasta anordningar för speciella varuslag såsom exempelvis betong, olja och klor. Vissa transporter av lantbruksprodukter med traktor undantages helt från YTF:s bestämmelser. Detta gäller här traktortransporter där transporten på väg inte överstiger 15 km.

I motionerna I: 815 och II: 980 har föreslagits att behovsprövningen vid transportförmedling bör successivt uppmjukas i minst samma takt som den övriga liberaliseringen och avskaffas fr. o. m. den 1 juli 1966.

Utskottet har inte funnit anledning till erinran mot de reformåtgärder i fråga om godstrafiken på landsväg som föreslås skola ingå i den andra reformetappen. Som framgått av vad tidigare anförts kan det emellertid sedan erfarenheter vunnits av åtgärderna i den första etappen visa sig lämpligt att införa vissa ytterligare lättnader fr. o. m. den 1 juli 1966.

Med anledning av det i motionerna I: 815 och II: 980 framförda förslaget avseende transportförmedling vill utskottet framhålla att vissa lättnader enligt propositionen avses skola genomföras utan att detta behöver föranleda ändring av YTF samt att även i övrigt en uppmjukning på detta område kan förutsättas ske i samband med de nu beslutade reformerna. Utskottet är inte f. n. berett förorda slopande av behovsprövningen för transportförmedling fr. o. m. den 1 juli 1966.

Utskottet vill erinra om att i propositionen förutsättes att lastbils- och traktortågstrafiken skall kunna helt befrias från behovsprövning fr. o. m. den tredje etappen.

I fråga om persontrafiken på landsväg m. m. föreslås i propositionen att nuvarande bestämmelser om tillståndsgivning tillsvidare skall bibehållas för buss- och drosktrafiken. Här skall dock en förenkling av det administrativa förfarandet genomföras sedan en del ytterligare utredningar slutförts inom departementet. I den första reformetappen föreslås dock att samåkning i vanliga personbilar med högst fyra passagerare till och från arbetsplats, skola och militärförläggning skall bli helt fri. Vidare framlägges förslag vilka möjliggör samåkning även vid andra resor i områden, där de kollektiva transportmedlen blivit otillräckliga. Handläggningen av tillståndsfrågor skall i sådana fall ske i förenklade former. Dessutom föreslås i proportio-

nen att tillstånd att etablera och utöka uthyrningsrörelse med personbilar och lättare lastbilar i fortsättningen skall lämnas utan behovsprövning. Utskottet har inte funnit anledning till erinran mot här redovisade förslag.

I propositionen föreslås slutligen att ersättning för icke lönsam linjetrafik på landsbygden fr. o. m. den 1 juli 1964 även skall utgå för av staten eller statsägda bolag bedriven linjetrafik. Departementschefen erinrar om att det sedan budgetåret 1961/62 utgår ersättning för viss linjetrafik på landsbygden. Bestämmelser härom har utfärdats för ett år i sänder, senast genom kungörelsen den 10 maj 1963 (nr 126) om statsbidrag till viss linjetrafik på landsbygden. Departementschefen avser att även för nästkommande budgetår föreslå ersättning enligt i huvudsak samma grunder som de nuvarande. Redan nu står det klart att kretsen av ersättningsberättigade företag bör utvidgas. Från tillämpningen av kungörelsen har nämligen undantagits linjetrafik, som bedrivs av statlig myndighet eller av företag, som helt eller till övervägande del äges av staten. För denna trafik har hittills förutsatts att resultatutjämnning skall äga rum mellan lönsamma och icke lönsamma linjer. Ett sådant krav är emellertid inte förenligt med de i propositionen förordade trafikpolitiska principerna och det kan också leda till att trafikförsörjningen i områden, som domineras av linjetrafik i statlig regi, blir sämre än vad som med stöd av nu utgående ersättning är möjligt att upprätthålla i områden med sådan trafik i enskild eller kommunal regi. Den statliga linjetrafiken bör därför enligt departementschefens uppfattning i detta hänseende likställas med övrig linjetrafik. För den av statsägda aktiebolag bedrivna trafiken föreslås detta ske genom att dessa företag blir berättigade till bidrag enligt kungörelsens bestämmelser. För den av SJ och postverket bedrivna linjetrafiken bör ersättning utgå enligt i huvudsak samma grunder som nu gäller för enskilda och kommunala företag. Ersättningen har preliminärt beräknats till 0,5 milj. kr. per år för de statsägda bolagen samt tillhoppa 2,5 milj. kr. per år för SJ och postverket.

Utskottet tillstyrker de av departementschefen förordade grunderna för utvidgning fr. o. m. den 1 juli 1964 av tillämpningsområdet för ersättning till viss linjetrafik på landsbygden. Utskottet förutsätter att förslag beträffande den närmare utformningen av ersättningssystemet för SJ:s och postverkets del ävensom beträffande det för budgetåret 1964/65 erforderliga anslagsbeloppet kommer att redovisas i nästa års statsverksproposition.

Utskottets granskning av det till propositionen fogade författningsförslaget har icke givit anledning till erinran.

Under åberopande av det sålunda anförda får utskottet hemställa,

A. att riksdagen må,

I. i anledning av förevarande proposition, nr 191, samt med avslag, såvitt nu är i fråga, å följande motioner, nämligen

1. I: 810 och II: 979,
2. I: 814 och II: 987,
3. I: 815 och II: 980,
4. I: 817 och II: 976, samt
5. II: 986,

till Kungl. Maj:t anmäla, att riksdagen icke funnit anledning till erinran mot det vid propositionen fogade förslaget till förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.;

II. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag, såvitt nu är i fråga, å följande motioner, nämligen

1. I: 810 och II: 979,
2. I: 814 och II: 987,
3. I: 815 och II: 980,
4. I: 817 och II: 976, samt
5. II: 986,

godtaga de i propositionen förordade grunderna för omarbetning i en andra reformetapp av vissa bestämmelser i sagda förordning;

III. godtaga den i propositionen föreslagna utvidgningen av tillämpningsområdet för ersättning till viss linjetrafik på landsbygden;

IV. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 802 och II: 969, I: 821 och II: 985 samt I: 812 och II: 983, sistnämnda båda motioner såvitt nu är i fråga, upphäva det av 1946 års riksdag fattade principbeslutet om breddning till normalspår av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö;

V. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna I: 813 och II: 975, nämnda motioner såvitt nu är i fråga, godkänna de i propositionen förordade grunderna för ersättning till statens järnvägar för driften av icke lönsamma järnvägslinjer, att gälla från och med budgetåret 1964/65;

B. att motionerna I: 807 och II: 984 samt I: 818 och II: 981 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;

C. att motionerna I: 812 och II: 983, såvitt de avser Stor-Stockholms närtrafikproblem, icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;

D. att motionerna I: 819 och II: 974 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;

E. att motionen I: 809 ej må av riksdagen bifallas;

F. att riksdagen må i anledning av motionerna I: 816 och II: 988 i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet anfört rörande trafiken mellan Gotland och fastlandet;

G. att motionerna

1. I: 804 och II: 971,
2. I: 808 och II: 978,
3. I: 811 och II: 977,
4. I: 812 och II: 983,
5. I: 813 och II: 975,
6. I: 815 och II: 980, samt
7. I: 820 och II: 982

i den mån de icke kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anfört och hemställt, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

H. att riksdagen må, i anledning av de av departementschefen gjorda uttalandena rörande de allmänna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken, investeringarna och reformåtgärderna i övrigt giva till känna vad utskottet härom anfört.

Stockholm den 3 december 1963

På sammansatta stats- och tredje lagutskottets vägnar:

WALDEMAR SVENSSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson och Persson, Fritz, fru Wallentheim, herrar Larsson, Nils Theodor, Karlsson, Göran, och Kristiansson;

från andra kammaren: herrar Svensson i Ljungskile, Blidfors, Andreasson, Levin, Wachtmeister¹ och Grebäck.

¹ Herr Wachtmeisters plats har vid behandlingen av punkterna AI—III i utskottets hemställan intagits av herr Bengtson i Solna och i fråga om punkterna AV samt C—H av herr Cassel.

Reservationer

a) beträffande punkt A I och II av herr *Bengtson* i Solna, som ansett dels att det avsnitt av utskottets utlåtande som börjar å s. 79 med »Om mera väsentliga» och slutar med »däri föreskriven behovsprövning» bort ha följande lydelse:

»Dock anser utskottet i likhet med 1953 års trafikutredning och såsom framhållits i motionerna I: 815 och II: 980 så starka skäl tala för en liberalisering av skogsbrukets transporter att undantag för behovsprövning avseende däri sysselsatta bilar bör göras redan i första reformetappen. Utskottet anser sig icke böra tillstyrka övriga i motioner framförda förslag om ytterligare undantag från YTF eller däri föreskriven behovsprövning.»

dels att utskottet bort hemställa:

»A. att riksdagen må,

I. i anledning av förevarande proposition, nr 191, samt motionerna I: 815 och II: 980, nämnda motioner såvitt nu är i fråga, samt med avslag såvitt nu är i fråga å följande motioner, nämligen

1. I: 810 och II: 979,
2. I: 814 och II: 987,
3. I: 817 och II: 976, samt
4. II: 986,

till Kungl. Maj:t anmäla, att riksdagen icke funnit anledning till annan erinran mot det vid propositionen fogade förslaget till förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. än att i 12 § undantag från prövning av trafikens behövlighet jämväl bör göras, då ansökan om trafik tillstånd avser rätt att med lastautomobil jämte släpfordon utföra transporter inom skogsbruket.»

II. i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionerna I: 815 och II: 980, nämnda motioner såvitt nu är i fråga, samt med avslag såvitt nu är i fråga å följande motioner, nämligen

1. I: 810 och II: 979,
2. I: 814 och II: 987,
3. I: 817 och II: 976, samt
4. II: 986,

godtaga de i propositionen förordade grunderna för omarbetning i en andra reformetapp av vissa bestämmelser i sagda förordning med den ändring som föranledes av utskottets hemställan under I ovan.»

b) beträffande punkt A IV av herr *Wachtmeister*;

c) beträffande motiveringen till punkt A V av herrar *Larsson*, *Nils Theodor*, och *Svensson* i Ljungskile, som ansett att den mening i utskottets ut-

låtande som börjar på s. 71 med »Utskottet vill framhålla» bort ha följande lydelse:

»Utskottet vill framhålla att ett beslut av statsmakterna om full ersättning till SJ för driften av trafiksvaga bandelar självfallet inte skall medföra en hårdare inställning från statsmakternas sida i fråga om nedläggning av trafiksvaga bandelar.»

d) beträffande punkt B av herrar *Larsson, Nils Theodor, Wachtmeister* och *Grebäck*, som ansett

dels att det avsnitt av utskottets utlåtande som börjar å s. 72 med »Utskottet kan» och slutar med »från bl. a. lokaliseringssynpunkt» bort ha följande lydelse:

»Utskottet vill erinra om att ett överförande av en trafiksvag bandel från linjegrupp B till linjegrupp A innebär att trafiken på bandelen i fråga tills vidare skall bibehållas och att nedläggning ej får komma i fråga förrän frågan om eventuell nedläggning ånyo utretts och prövats. I förevarande fall föreligger enligt utskottets mening starka skäl för ett fortsatt upprätthållande av järnvägstrafiken, trots att den ur företagsekonomisk synpunkt nu medför viss förlust. Sålunda spelar järnvägstrafiken en icke oväsentlig roll för näringslivets utveckling i det berörda området, varjämte i motionerna anförts sådana synpunkter på möjligheten att förbättra driftsresultatet som närmare bör prövas. Enligt vad utskottet erfarit, har de industrinämnder, som under flera år inom området arbetat på att lokalisera företag till bygden, endast rönt begränsad framgång, där man ej kunnat erbjuda kontakt med en funktionsduglig järnväg. Även om man torde få förutsätta, att alla nedläggningsärenden prövas under beaktande av linjernas betydelse ur bl. a. lokaliseringssynpunkt, är en sådan prövning ett alltför stort osäkerhetsmoment för att medgiva någon aktiv lokaliseringspolitik. Det kan ifrågasättas, om man tillbörligt beaktat de kommunala industrinämndernas verksamhet, som på sina håll lyckats vända en negativ befolkningsutveckling till en positiv.

Utskottet anser med hänvisning till det sagda motionerna i här berört avsende väl underbyggda och vill därför tillstyrka, att ifrågavarande järnvägslinjer överföres till grupp A.»

dels att utskottet bort hemställa,

»B. att riksdagen med bifall till motionerna I: 807 och II: 984 samt I: 818 och II: 981 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhänga, att järnvägslinjerna Karlskrona—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar må överföras från linjegrupp B till linjegrupp A.»

e) beträffande **punkt D** av herr *Cassel*, som ansett

dels att det avsnitt av utskottets utlåtande som börjar å s. 69 med »Utskottet noterar» och slutar med »avgiftsbelagda trafikanläggningar» bort ha följande lydelse:

»Utskottet noterar med tillfredsställelse att aktuellt material för ställningstagande till frågan om en fast förbindelse till Öland kan väntas föreligga i god tid före den revision av flerårsplanerna som skall äga rum år 1966. Planer för anläggande av bl. a. storbroar över Kalmarsund och Öresund kan snart nog komma att aktualiseras. Därvid kan det befinnas nödvändigt att lita till avgiftsfinansiering för att brist på väganslag ej alltför länge skall fördröja realiserandet av viktiga projekt. Utskottet finner såsom framhållits i motionerna I: 819 och II: 974 övertägande skäl tala för att riksdagen nu beredes tillfälle att taga ställning till om avgiftsbeläggande av trafikanläggning skall kunna komma i fråga efter prövning från fall till fall. Riksdagen torde fördenskull i skrivelse till Kungl. Maj:t böra hemställa om förslag till särskild lagstiftning i ämnet. Härvid torde 1960 års vägsakkunnigas förslag till lag om tullvägar kunna läggas till grund.»

dels att utskottet bort hemställa:

»D. att riksdagen må med bifall till motionerna I: 819 och II: 974 i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att förslag till lagstiftning rörande avgiftsbelagda trafikanläggningar måtte föreläggas riksdagen.»