

Nr 195

Utlåtande i anledning av motioner angående planeringen av investeringarna på trafik- och samfärdselområdet.

(4:e avd.)

I motionerna I: 529 av herr *Bengtson m. fl.* och II: 674 av herr *Hedlund m. fl.* har hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag rörande en samordnad översiktlig planering för investeringar på trafik- och samfärdselområdet i enlighet med vad i motionerna anförts.

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande över motionerna från *statens järnvägar* och *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*. Därjämte har på utskottets begäran *Näringslivets trafikdelegation* yttrat sig i ärendet. Se *Bilaga* till detta utlåtande.

Utskottet. I yttrandena över förevarande motioner har hänvisats till de av 1963 års riksdag antagna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken samt till pågående utredningsarbete inom olika trafikgrenar m. m. Remissinstanserna har därvid inte funnit behov föreligga av en särskild utredning av det slag motionärerna yrkat.

Även utskottet vill erinra om förenämnda riksdagsbeslut och dess innebörd (prop. 191, S3LU 1, rskr 424). Varje trafikgren skall enligt beslutet i princip svara för sina kostnader och förutsättningar även i övrigt skapas för en konkurrens på lika villkor, vilket sägs vara av betydelse för att nå en samhällsekonomiskt riktig uppdelning av trafiken mellan de olika trafikgrenarna. Målet för trafikpolitiken skall 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.

Till grund för bedömningen av trafikinvesteringarna redovisades i propositionen prognoser för biltrafiken, järnvägstrafiken och luftfarten samt vissa av 1953 års trafikutredning på grundval av prognoserna redovisade allmänna tendenser i trafikens utveckling på längre sikt. Det sammansatta stats- och tredje lagutskott, till vilket frågan hänvisats, fann sig i likhet med departementschefen i huvudsak kunna godta den av utredningen gjorda bedömningen av de allmänna utvecklingstendenserna inom trafiken. Vidare underströks att det i en aktiv trafikpolitik borde som ett viktigt led ingå att mot bakgrunden av de allmänna utvecklingstendenserna *Bihang till riksdagens protokoll 1967, 6 saml. Nr 195*

inom trafiken söka bättre än tidigare samordna investeringarna inom de olika trafikgrenarna. Den snabba utveckling som äger rum på alla områden — icke minst de ekonomiska och tekniska — gjorde det nödvändigt att planläggningen av trafikpolitiken sker med ett betydande mått av flexibilitet. Med hänsyn dock till vad departementschefen förordat samt de olika förslag i berörda hänseenden som hade redovisats i propositionen ansågs motionsledes väckta yrkanden rörande ständigt förnyade prognoser för kommunikationsmedlens utveckling och en sammanvägning av olika transportmedels framtida behov i huvudsak tillgodosedda.

Utskottet underströk vidare starkt angelägenheten av att en rationell samordning av investeringsverksamheten på trafikområdet kommer till stånd, varvid målsättningen borde vara att skapa ett transportsystem där de olika trafikanläggningarna och transportmedlen på ett optimalt sätt kompletterar varandra. Till en aktiv trafikpolitik hörde vidare att man i väsentligt större utsträckning än tidigare centralt och regionalt kunde — 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.

De sålunda antagna riktlinjerna för trafikpolitiken har, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit, varit vägledande för utformningen av direktiven för de statliga utredningar som tillsatts efter 1963 på samfärdselområdet och bland vilka här må nämnas vägplaneutredningen, bilskatteutredningen, hamnutredningen, kanaltrafikutredningen, fiskehamnsutredningen och 1964 års Gotlandstrafikutredning samt slutligen luftfartsutredningen, vars förslag nyligen behandlats av riksdagen (prop. 1967:57 SU 107, rskr. 267).

I enlighet med 1963 års riksdagsbeslut har vidare den s. k. trafikpolitiska delegationen tillsatts, som har till uppgift att som rådgivande organ inom kommunikationsdepartementet följa upp genomförandet av det av statsmakterna beslutade trafikpolitiska reformprogrammet. Nämnas må även att inom inrikesdepartementet en arbetsgrupp verkar med representanter för bl. a. kommunikationsdepartementet samt med uppgift att pröva och successivt lägga fram förslag till åtgärder för att tillförsäkra dem som bor kvar i glesbygden en godtagbar samhällelig service.

Härutöver må erinras om att planeringsresurserna för de verk som sysslar med kommunikations- och samhällsplanering under senare år väsentligt förstärkts. Av viss betydelse för utvecklingen på detta område torde även bli verksamheten inom det från den 1 juli 1967 inrättade statens planverk. Kommunikationsdepartementet har också fått ökad kapacitet för den centrala avvägning och samordning av resurserna som där skall företagas samt för den långsiktiga och övergripande planering som måste föregå denna avvägning.

Utskottet är, såsom av dess utlåtande nr 9 (p. 4) till årets riksdag fram-

går, väl medvetet om de problem den pågående strukturomvandlingen av samhället skapat i skilda hänseenden och inte minst i vad avser kommunikationerna inom glesbygdsområdena. Det är enligt utskottets uppfattning angeläget att härmed sammanhängande frågor får en tillfredsställande lösning. 1963 års riksdagsbeslut rörande trafikpolitiken samt i anledning därav vidtagna åtgärder med avseende exempelvis på stödet till trafikföretagen för driften på trafiksvaga bandelar och ej lönsamma busslinjer har bl. a. syftat härtill. Den fortsatta utvecklingen påkallar dock ökad uppmärksamhet från statsmakternas sida.

Det torde således vara angeläget att, som motionärerna framhållit, en översiktlig planering och effektiv samordning av investeringarna på trafik- och samfärdselområdet i ökad utsträckning fortlöpande sker och med hänsyn till olika landsdelars behov och intressen. Vid den integrerade trafikplanering som därvid måste komma till stånd synes böra beaktas inte blott de skilda trafikgrenarnas kostnadsansvar var för sig utan även deras inbördes beroende av varandra samt den totala samhällsekonomiska effekten vid olika investeringsalternativ. Målet måste alltså vara att, i överensstämmelse med det sammansatta stats- och tredje lagutskottets ställningstagande i dess utlåtande nr 1 vid 1963 års riksdag, för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till ur samhällsekonomisk synpunkt lägsta möjliga kostnader och med vederbörligt beaktande av bl. a. de lokaliseringspolitiska aspekterna.

I syfte att skapa bättre möjligheter för den eftersträlvade samordningen av investeringarna synes böra övervägas att vid den aviserade utökningen av den trafikpolitiska delegationen denna ges en sådan sammansättning — med representanter för riksdagen och olika berörda intressegrupper — och sådan funktion att en i möjligaste mån allsidig bedömning av trafikinvesteringarnas effekt genom denna som rådgivande organ kan komma till stånd.

Utskottet hemställer

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ger till känna vad utskottet anfört i anledning av motionerna I: 529 och II: 674.

Stockholm den 1 december 1967

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet har närvarit:

från första kammaren: herrar Gillström (s), Virgin (h), Ivar Johansson (cp), Svensson (s), fru Wallentheim (s), herrar Mårtensson (s), Bertil Petersson (s), Holmberg (h), Hjorth (s), Björk (s), Strandberg (h) och Nyman (fp); samt

från andra kammaren: herrar Bohman (h), Karlsson i Olofström (s), Blidfors (s), Ståhl (fp), Almgren (s), fru Lewén-Eliasson (s), herrar Nihlfors (fp), Gustafsson i Skellefteå (fp), Lindholm (s), Johansson i Norrköping (s), Gustafsson i Kårby (cp), Cassel (h), Jönsson i Arlöw (s) och Elmstedt (cp).

Yttranden över motionerna I:529 och II:674

Statens järnvägar (16.5. 1967)

För trafikförsörjningsfrågor, som aktualiseras i samband med järnvägsnedläggningar, finns en permanent delegation med representanter för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen, Näringslivets trafikdelegation och SJ. För undersökningarna av möjligheten och lämpligheten att lägga om trafik från olönsamma järnvägslinjer till landsväg med hänsyn till trafikbehov, lokaliseringsspolitiska synpunkter, driftekonomiska följder etc. finns dels en långtidsplan, dels en rullande kortsiktig plan. Den sistnämnda anger den planerade tidsfördelningen för de aktuella undersökningarna och utgör därmed bl. a. bidrag till underlaget för vägmyndigheternas investeringsplanering.

I varje enskilt trafikomläggningsärende samråder de fyra ovannämnda organen, innan framställning inges till Kungl. Maj:t. En mångfald lokala, regionala och centrala myndigheter och organ ges därefter möjlighet att framlägga synpunkter på ärendet vid remissbehandlingen. Kungl. Maj:t kan sålunda bygga sitt beslut på en allsidig samhällelig belysning av den behandlade trafikomläggningens ekonomiska och praktiska möjligheter och konsekvenser.

Den redovisade uppläggningsplaneringen av trafikomläggningsärendenas handläggning är ett exempel på hur man i praktiken kan lösa sådana samordningsproblem på trafikområdet, som berörs i de här aktuella motionerna. Enligt SJ:s uppfattning har det permanenta samarbetet i planeringen visat sig vara nödvändigt med hänsyn till den fortgående utveckling av trafikteknik och -behov som motionärerna påtalar. Det förefaller sannolikt att en likartad form för samarbete mellan berörda planeringsorgan skulle kunna vara lämplig även vid en mera utvidgad samordning av investeringsplaneringen, t. ex. avseende flygplatser och hamnar. Tanken på en fortlöpande samordning har för övrigt allmänt uttryckts på olika sätt i de trafikpolitiska riktlinjerna (Kungl. Maj:ts prop 191/63), som bl. a. talar om central planering och avvägning av trafikinvesteringarna i samarbete med statliga och kommunala myndigheter samt enskilda organisationer. Kommunikationsdepartementets planeringskapacitet har också ansetts böra förstärkas med hänsyn härtill.

För närvarande pågår en lång rad utredningar på trafikområdet och en allsidigt sammansatt trafikpolitisk delegation följer kontinuerligt upp att de trafikpolitiska reformerna får avsedd verkan. Utredningarnas resultat och delegationens erfarenheter bör efter hand komma att bilda ett gott underlag för den förutsatta centrala samordningen av bl. a. investeringsplaneringen på trafik- och samfärdselområdet. SJ vill med hänvisning till sin erfarenhet av samarbetet i trafikomläggningsärendena hävda, att frågan om hur det växande planeringsunderlaget skall kunna utnyttjas på bästa sätt bör ses som ett kapacitetsproblem för kommunikationsdepartementet och andra berörda instanser. Eftersom den föreslagna utredningen inte synes vara ägnad att lösa ett eventuellt sådant problem, anser sig SJ böra avstyrka förslaget i de båda motionerna om utredning om samordnad översiktlig planering på det berörda området.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (8.5.1967)

De av statsmakterna på grundval av 1953 års trafikutredning antagna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken avser att skapa ett transportsystem där de olika trafikaneläggningarna och transportmedlen på ett optimalt sätt kompletterar varandra. Nämnda riktlinjer har varit vägledande för utformningen av direktiven för de statliga utredningar som tillsatts efter 1963 och som täcker flertalet sektorer inom samfärdseln. Bland dessa må nämnas vägplaneutredningen, bilskatteutredningen, hamnutredningen, kanaltrafikutredningen och luftfartsutredningen. Enligt styrelsens mening synes genom ovannämnda utredningar garantier skapas för uppföljning av 1963 års trafikpolitiska beslut. I de fall en rationell samordning av investeringsverksamheten härigenom ej skulle åstadkommas torde det böra ankomma på Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder.

På grund av vad ovan anförts anser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att behov ej föreligger av en statlig utredning rörande en samordnad översiktlig planering för investeringar på trafik- och samfärdsområdet.

Näringslivets trafikdelegation (18.5.1967)

Motionärerna har föreslagit att en utredning skall komma till stånd för att framlägga förslag rörande en översiktlig planering, som kan tjäna som grund för beslut om investeringar inom vart och ett av de olika trafikmedlen. Förslaget motiveras bl. a. med att en sådan planering av hela samfärdsystemet är önskvärd för att hindra att den tekniska och ekonomiska utvecklingen för trafikmedlen samt ändringar i efterfrågan på transporttjänster skall få menliga konsekvenser ur vissa trafikanters och/eller samhällets synpunkt.

Trafikdelegationen delar i princip motionärernas mening att planeringen inom transportsektorn på sikt bör ske på sådant sätt, att investeringarna i kommunikationsväsendet anpassas efter ändringar i efterfrågan och efter ändrade förutsättningar i övrigt. Denna uppfattning är helt i linje med 1963 års trafikpolitiska beslut, som bl. a. har till mål att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former som medger företagsmässig effektivitet och sund utveckling av transportapparaten.

Delegationen anser likväl det av motionärerna angivna syftet vara tillgodosett för närvarande genom de utredningar, som pågår på det trafikpolitiska området. Dessa utredningar syftar nämligen till en anpassning av investeringsutvecklingen till aktuella utvecklingstendenser inom olika grenar av transportväsendet. Delegationen vill särskilt framhålla det arbete som pågår inom vägplaneutredningen och hamnutredningen. Den sistnämnda utredningen har för övrigt enligt sina direktiv att utreda en av de frågeställningar, som särskilt angivits i motionerna, nämligen frågan om vilka konsekvenser en utveckling till allt större fartyg kommer att få för hamnväsendet och dess investeringar.

Vad gäller järnvägstrafikens utveckling, som även särskilt omnämnes i motionerna, vill delegationen erinra om att sammansatta stats- och tredje lagutskottet i sitt utlåtande nr I:1963 uttalat att enligt utskottets mening nedläggningen av trafiksvaga bandelar utgör en naturlig anpassning till de förändrade förhållanden, som inträtt på transportmarknaden bl. a. till följd av bilismens expansion. Delegationen vill vidare understryka nämnda

utskotts uttalande, att det tillämpade förfarandet vid handläggning av nedläggningsärenden — bl. a. genom medverkan av samarbetsdelegationen för järnvägsnedläggningsärenden — torde innebära garanti för en allsidig prövning av dessa ärenden.

Nämnda uttalande är enligt delegationens mening alltjämt giltigt. Frågor rörande nedläggning av företagsekonomiskt icke lönsam järnvägstrafik och om ersättningstrafiken behandlas kontinuerligt med beaktande av bl. a. investeringskostnaderna för användning av alternativt trafikmedel. Vägtrafik torde därvid i övervägande antalet fall vara enda tänkbara transportalternativ, medan däremot ersättningstrafik genom flygförbindelse tillsvidare av ekonomiska skäl mera sällan torde komma att aktualiseras.

Med hänvisning till ovanstående och då det torde få anses tillhöra kommunikationsdepartementets huvuduppgifter att årligen ingående pröva investeringsavvägningen inom kommunikationssektorn finner delegationen, att de i motionerna I: 529 och II: 674 framförda önskemålen om särskild utredning rörande planering för investeringarna på trafik- och samfärdselområdet för närvarande icke påkallar någon riksdagens särskilda åtgärd.