

Nr 167

Utlåtande i anledning av motioner rörande den statliga trafikpolitiken m. m.

(4:e avd.)

Motionerna

I de likalydande motionerna *I*: 71 av herr Werner och *II*: 87 av fru Ryding m. fl. har yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om en översyn av de av 1963 års riksdag antagna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken i enlighet med i motionerna förordad inriktning.

I de likalydande motionerna *I*: 198 av herrar Tage Johansson och Ove Karlsson samt *II*: 216 av herrar Gustavsson i Nässjö och Sörenson har yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om ytterligare undersökningar om förutsättningarna för trafikpolitikens tredje reformetapp samt att riksdagen uttalar sig för ett fortsatt uppskov med genomförandet av den tredje reformetappen intill dess de nämnda undersökningarna redovisats.

I de likalydande motionerna *I*: 202 av herr Skårman och *II*: 222 av herr Westberg i Ljusdal m. fl. har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om en översyn av de trafikpolitiska frågorna, varefter riksdagen bör beredas tillfälle att på nytt ta ställning till dem.

I motionen *I*: 197 av herrar Blomquist och Thorsten Larsson har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte begära en översyn och omprövning av den nu förda trafikpolitiken i första hand i vad avser järnvägsdriften.

I de likalydande motionerna *I*: 376 av herr Erik Olsson m. fl. och *II*: 363 av herr Wikner m. fl. har hemställts att riksdagen måtte besluta att etapp tre enligt det trafikpolitiska reformprogrammet uppskjutes till dess ytterligare erfarenheter av de båda första etapperna har kunnat redovisas.

I de likalydande motionerna *I*: 320 av herr Strandberg m. fl. och *II*: 708 av herr Lothigius m. fl. har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att Kungl. Maj:t måtte

1. uppmana pågående statliga utredningar inom trafikpolitikens område att snarast fullfölja sina uppdrag,

2. uppdraga åt trafikpolitiska delegationen att dels samordna resultatet av nämnda utredningsarbete och i samband därmed verkställa en analys av den framtida utvecklingen inom transportområdet, dels föreslå de åtgärder i trafikpolitiskt hänseende vartill samordningen och analysen kan föranleda.

I de likalydande motionerna I: 603 av herrar Dahlén och Bengtson samt II: 690 av herrar Hedlund och Wedén har, såvitt nu är i fråga, hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t

1. anhålla om översyn av tillämpningen av 1963 års trafikbeslut,

2. anhålla om ytterligare utredning av frågan om tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar, enligt i motionerna anförda riktlinjer,

3. uttala att kommun måste ges tillfälle, att enligt i motionerna anförda riktlinjer göra framställning till vederbörande myndighet då fråga uppkommer om nedläggning av busslinje.

I de likalydande motionerna I: 605 av herr Högström m. fl. och II: 720 av herr Svanberg m. fl. har hemställts att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om en översyn av riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken så att ett från samhällsekonomisk synpunkt effektivt utnyttjande av den befintliga trafikapparaten nog beaktas samt att vid denna översyn trafikpolitikens och fraktkostnadernas betydelse för en effektiv lokaliseringspolitik ägnas stor uppmärksamhet.

I de likalydande motionerna I: 612 av herrar Nils Nilsson och Johan Olsson samt II: 684 av herr Boo m. fl. har hemställts att riksdagen måtte uttala sig för uppskov tills vidare med påbörjandet av den tredje etappen enligt riksdagens beslut år 1963 om riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken samt att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om en översyn av de av 1963 års riksdag antagna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken med beaktande av i motionerna anförda synpunkter samt att till riksdagen återkomma med förslag i ärendet.

I de likalydande motionerna I: 629 av herr Rikard Svensson m. fl. och II: 716 av herrar Rask och Fridolfsson i Rödeby har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att en grundlig översyn göres av hur etapperna 1 och 2 verkat ur samhällsekonomisk och trafikpolitisk synpunkt samt att den så kallade tredje reformetappen icke kommer att genomföras förrän riksdagen ånyo fått pröva denna fråga.

I de likalydande motionerna I: 615 av herr Johan Olsson m. fl. och II: 699 av fru Jonäng m. fl. har yrkats att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t hemställa om utredning om lokala kommunala trafikorgan för kompletteringstrafik på i motionerna anförda grunder.

I de likalydande motionerna I: 117 av herr Thorsten Larsson m. fl. och II: 138 av herr Josefson i Arrie m. fl. har hemställts att riksdagen måtte i

skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag angående regionala järnvägsnämnder samt angående uppgifter för dessa enligt i motionerna anförda riktlinjer.

Utskottet

I motionerna I: 71 och II: 87, I: 202 och II: 222, I: 605 och II: 720, I: 612 och II: 684 samt I: 197 har med skilda motiveringar yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte hemställa om en översyn eller omprövning av de av 1963 års riksdag antagna *riktlinjerna* för den statliga trafikpolitiken medan i motionerna I: 603 och II: 690 begärts en översyn av *tillämpningen* av nämnda beslut. Vidare har i sistnämnda båda motioner begärts ytterligare utredning av frågan om en *tillfredsställande transportförsörjning* för landets olika delar.

Utskottet vill i anledning härav till en början erinra om att 1963 års beslut (prop. 191, S3LU 1, rskr. 424) innebar en nyorientering i syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden. De konkurrenshämmande regleringarna på området skulle i möjligaste mån avvecklas. Varje trafikgren skulle i princip svara för sina kostnader och även i övrigt skulle förutsättningar skapas för en konkurrens på lika villkor, vilket bedömdes vara av betydelse för att nå en samhällsekonomiskt riktig uppdelning av trafiken mellan de olika trafikgrenarna.

För att få en mjuk övergång till den nya trafikpolitiken beslöts att reformåtgärderna skulle samordnas i tre etapper av vilka den första inleddes den 1 juli 1964. På järnvägssidan har enligt förutsättningarna för beslutet nedläggningen av trafiksvaga bandelar fortsatt. SJ har tillerkänts full kostnadsäckning för förpliktelsen att trafikera sådana trafiksvaga järnvägslinjer som företaget inte finner företagsekonomiskt motiverade att driva men som av olika skäl ansetts böra bibehållas. För innevarande budgetår utgår sådan ersättning med 215 milj. kr. Enligt riksdagens beslut hösten 1965 (prop. 172, 3LU 35, rskr 456) har den andra reformetappen inletts den 1 juli 1966. Etappen innebär bl. a. en ytterligare liberalisering av tillståndsgivningen för den yrkesmässiga lastbilstrafiken samt borttagande helt av behovsprövningen för fordon om högst 4 ton maximilast och specialfordon. Som riktpunkt för den tredje etappens påbörjande angavs den 1 juli 1968, då bl. a. för landsvägssidans del lastbils- och traktortågstrafiken skulle helt befrias från behovsprövning. Något förslag från Kungl. Maj:ts sida rörande den tredje etappens genomförande har såsom av det följande framgår ännu inte lagts fram.

I enlighet med förenämnda riksdagsbeslut har vidare den s. k. trafikpolitiska delegationen tillsatts med uppgift att som rådgivande organ inom kommunikationsdepartementet följa upp genomförandet av det av statsmakterna beslutade reformprogrammet. Delegationen har i enlighet med av riks-

dagen uttalade önskemål under hösten 1967 utökats med ytterligare två parlamentariska representanter. För sina erfarenheter under programmets första år har delegationen lämnat en redogörelse som återgavs i prop. 1965:172 och inte föranledde några erinringar från departementschefens eller riksdagens sida.

Delegationen har härefter fortsatt sin uppföljning av programmet. Liksom under den första etappen har den haft kontakter och överläggningar på skilda orter ute i landet för att ge läns- och lokalintressen möjlighet att direkt komma till tals rörande reformprogrammets verkningar. Delegationen har lagt fram en den 17 december 1967 daterad redogörelse för sina erfarenheter härav. I denna konstateras att genom de åtgärder som vidtagits i de båda första etapperna SJ fått förbättrade möjligheter att inom stora delar av transportmarknaden effektivt konkurrera med lastbilföretagen. Järnvägsföretaget är sålunda inte längre skyldigt att offentlighålla fraktavtal och har rätt att fördela sina vagnar till kunderna efter företagsekonomiska bedömningar. Transportplikten på affärsbanenätet har upphävts och företaget får som förut nämnts särskild ersättning för driften av de olönsamma järnvägslinjer, som upprätthålls av andra än företagsekonomiska skäl. Den yrkesmässiga lastbilstrafiken har i likhet med järnvägstrafiken fått möjlighet att utvecklas mera fritt på den del av transportmarknaden där den har de bästa förutsättningarna.

Delegationens majoritet konstaterar vidare att erfarenheterna av reformprogrammets båda första etapper är övervägande positiva och att det inte framkommit några sådana negativa effekter som skulle motivera att genomförandet av programmet inte skulle fortsättas. Den har därför förordat att den tredje etappen skulle påbörjas den 1 juli 1968 i enlighet med de tidigare riktlinjerna.

Övervägande skäl har emellertid, enligt vad utskottet erfarit, vid prövning inom Kungl. Maj:ts kansli ansetts tala för att vänta med genomförandet av nämnda etapp tills bilskatteutredningens och affärsverksutredningens förslag slutredovisats. Därmed skulle frågorna rörande beskattning av de tunga lastbilarna och vissa frågor rörande SJ:s kostnader säkrare kunna bedömas. Detta har ansetts vara av värde för strävandena att åstadkomma en konkurrens på likartade villkor mellan de olika trafikmedlen och därmed för en samhällsekonomiskt bättre fördelning av transporterna.

Utskottet kan för sin del ansluta sig till dessa synpunkter. Flera för bedömningen av de i motionerna aktualiserade frågorna viktiga utredningar har också numera avlämnat betänkanden, såsom den förenämnda affärsverksutredningen, hamnutredningen och kanaltrafikutredningen, medan vägplanutredningen enligt vad utskottet erfarit beräknas avlämna sitt betänkande före årets slut. Utredningen angående vägtrafikens kostnadsansvar och därmed sammanhängande frågor pågår liksom utredningen angående det statliga stödet till drift av icke lönsamma busslinjer på landsbyg-

den. Utredning pågår vidare rörande företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken.

Från bilskatteutredningen har vissa förslag aviserats skola komma under höstens lopp. Proposition i anledning av kanaltrafikutredningens förslag har nyligen avlämnats och proposition i anledning av affärsverksutredningens förslag har aviserats. Vissa åtgärder har också vidtagits som följd av de av en särskild arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet framlagda förslagen i betänkandet Lokal trafikservice (SOU 1968: 33).

Riksdagen torde inom den närmaste framtiden få ta ställning till sålunda framlagda eller aviserade förslag. Innan så skett och viktigare delar av återstående utredningsarbete kunnat slutföras samt erfarenheterna ytterligare analyserats av de båda första etappernas genomförande synes det inte möjligt att med större säkerhet överblicka den trafikpolitiska utvecklingen i vårt land. Utskottet kan mot bakgrund härav inte finna det lämpligt att i nuvarande läge en översyn och omprövning av 1963 års trafikbeslut av det slag motionärerna förordnat kommer till stånd. Motionerna I: 71 och II: 87, I: 202 och II: 222, I: 605 och II: 720 ävensom I: 197 samt I: 612 och II: 684, sistnämnda båda motioner såvitt nu är i fråga, avstyrks följaktligen.

Genom det anförda synes yrkandena i motionerna I: 198 och II: 216, I: 376 och II: 363, I: 612 och II: 684 samt I: 629 och II: 716 rörande förutsättningarna för *trafikpolitikens tredje reformetapp* samt om uppskov med denna etapp i väsentliga delar tillgodosedda. Då några särskilda åtgärder i ämnet från riksdagens sida f. n. ej synes påkallade avstyrks följaktligen berörda yrkanden i nämnda motioner.

Såsom i motionerna I: 320 och II: 708 framhållits måste tillämpningen och uppföljningen av de trafikpolitiska principerna anpassas till den snabba tekniska utvecklingen inom bl. a. transportsektorn. För att så skall kunna ske och felsatsningar undvikas krävs emellertid som tidigare berörts ett ytterligare faktaunderlag. Ett sådant framkommer successivt bl. a. som följd av det i det föregående angivna utredningsarbetet. Det är här fråga om utredningar som av olika skäl måste arbeta under olika tidsförutsättningar. Utskottet anser det dock vara synnerligen angeläget att utredningarnas bedömningar och förslag snarast möjligt blir tillgängliga. Vidare utgår utskottet från att Kungl. Maj:t successivt *följer upp och samordnar utredningsarbetet* samt låter verkställa de kompletterande analyser, som erfordras för att efter hand förbättra underlaget för det trafikpolitiska handlandet. Det synes också önskvärt att den trafikpolitiska delegationen kontinuerligt redovisar sin verksamhet och erfarenheterna härav.

Av vad tidigare anförts framgår att utskottet ansluter sig till de grundläggande principerna för 1963 års trafikbeslut. Utskottet vill dock — i anledning av yrkandena i motionerna I: 603 och II: 690 — framhålla att utskottet är väl medvetet om de problem i skilda hänseenden strukturomvandlingen på såväl transportområdet som eljest medfört. Detta synes främst

gälla strävandena att i praktiken få till stånd en konkurrens på likartade villkor de olika transportmedlen emellan samt att tillfredsställande ordna kommunikationerna inom glesbygdsområdena. Trafikpolitiken får självfallet inte ses som en isolerad fråga och *tillämpningen och uppföljningen* av principerna måste därför anpassas till utvecklingen på olika områden och till samhällsplaneringen i övrigt. Det är således angeläget att en fortlöpande uppföljning och effektiv samordning av de trafikpolitiska åtgärderna sker med hänsyn till olika landsdelars behov och intressen. Vid den integrerade trafikplanering som därvid erfordras bör beaktas inte blott de skilda trafikgrenarnas lönsamhet och kostnadsansvar var för sig utan även deras inbördes beroende av varandra samt den totala samhällsekonomiska effekten vid olika transportalternativ. Målet skall vara att i överensstämmelse med riksdagens beslut för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till ur samhällsekonomisk synpunkt lägsta möjliga kostnader. Hänsyn bör därvid såsom också förutsatts i samband med nämnda beslut tas till sociala, näringspolitiska och lokaliseringspolitiska förhållanden. Även inverkan ur trafiksäkerhets-, arbetarskydds- och miljösynpunkter liksom de följdskostnader härav som samhället har att bestrida i annan ordning bör beaktas.

I anledning av förevarande motioner må vidare erinras om att redan sammansatta stats- och tredje lagutskottet i sitt utlåtande nr 1 vid 1963 års riksdag underströk betydelsen av att aktiviteten på det trafikpolitiska området samordnas med lokaliseringspolitiken 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 borde kunna tillfredsställande tillgodoses inom ramen för kravet på företagsekonomisk lönsamhet i trafiken finge man inte bortse från att det bl. a. i vissa glesbygder vore nödvändigt med insatser från det allmännas sida för att upprätthålla en rimlig kollektiv trafik.

Departementschefen har i propositionen om den statliga trafikpolitiken anmält sin avsikt att i ökad utsträckning låta företa regionala undersökningar i syfte att skapa bästa möjliga trafikservice. Sådana har också genomförts och utskottet förutsätter för sin del att Kungl. Maj:t även fortsättningsvis kommer att på det centrala planet ta initiativ till och medverka i utredningsarbete av detta slag. På regionalt och lokalt plan ter det sig enligt utskottets uppfattning därvid naturligt att den planering på trafikområdet varom här är fråga handhas av länsstyrelserna och de till dessa knutna planeringsråden i samverkan med andra regionala och lokala organ m. fl.

Vad utskottet i nu berörda frågor anfört — och som i väsentliga delar synes tillgodose syftena i samtliga i detta utlåtande behandlade motioner — bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

I motionerna I: 603 och II: 690 har också begärts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar att kommun måste ges tillfälle att enligt de i mo-

tionerna angivna riktlinjerna göra framställning till vederbörande myndighet då fråga uppkommer om *nedläggning av busslinje*. Utskottet kan för sin del inte finna tillräckliga skäl för en sådan åtgärd. Möjligheter för kommun att agera i dylika frågor torde redan föreligga och det kan enligt utskottets uppfattning inte vara nödvändigt att som motionärerna yrkat i varje enskilt fall behandla nedläggningsfrågan i just de former som tillämpas vid nedläggning av trafiksvaga bandelar.

Utskottet avstyrker därför motionerna i denna del. I anslutning härtill må dock erinras om att proposition nyligen avlämnats rörande ändring av reglerna angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. — i syfte bl. a. att ge kommunerna särskild rätt att överta tillstånd till linjetrafik med buss.

I motionerna I: 615 och II: 699 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om utredning om *lokala kommunala trafikorgan* för kompletteringstrafik på i motionerna anförda grunder.

I anledning av motioner i liknande syfte vid fjolårets riksdag erinrade utskottet om innehållet i det i riksdagens båda kamrar den 17 november 1967 avgivna interpellationssvaret angående omprövningen av rationaliseringsarbetet inom SJ m. m. Vederbörande departementschef framhöll därvid att det föreligger ett växande intresse från kommunernas sida att aktivt medverka till att de lokala trafikfrågorna får en bättre lösning. Kommunerna har också i många fall gått in i kollektiv trafik genom att ordna med skolbussar och genom att köpa tjänster från taxiföretagare o. s. v. Dessa frågors lösande vore viktiga uppgifter för kommunblocken och landstingen. Möjligheter måste i vart fall föreligga att lösa frågan om en rimlig trafikförsörjning för grupper i samhället, som hade särskilda problem. Men sådana lösningar förutsatte en kombination av insatser med olika trafikmedel och i samarbete mellan bl. a. SJ och kommunerna.

Utskottet som i stort anslöt sig till den uppfattning departementschefen sålunda givit uttryck åt, erinrade också (SU 1968: 9 p. 4) om redan vidtagna åtgärder med avseende exempelvis på stödet till trafikföretagen för driften på trafiksvaga bandelar och ej lönsamma busslinjer. Vidare konstaterades att en arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet med representanter för bl. a. Svenska kommunförbundet undersökt möjligheterna att komplettera och omstrukturera den befintliga kollektiva trafiken i glesbygdsområden för att åstadkomma en tillfredsställande trafikförsörjning. Arbetet har skett i form av en planering av lokal trafikservice för Vilhelmina kommun och avsikten är att planeringen skall kunna tjäna som modell för andra kommuner med liknande trafikförsörjningsproblem. Kostnader för sådan trafikservice kommer att beaktas vid prövning av framställningar om extra skatteutjämningsbidrag. Kungl. Maj:ts förslag om beräkning av särskilda medel härför har numera bifallits av riksdagen.

Under hänvisning till det anförda och under erinran jämväl om de förslag som lagts fram i förenämnda proposition rörande yrkesmässig automobiltrafik m. m. finner utskottet någon särskild utredning ej erforderlig och avstyrker därför motionerna i fråga.

I motionerna I: 117 och II: 138 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning och förslag angående *regionala järnvägsnämnder*. Utskottet vill i anledning härav erinra om det förfarande som tillämpas vid behandling av nedlägningsärenden och som bl. a. innebär att vägverket, arbetsmarknadsverket och Näringslivets trafikdelegation deltar i beredningen av ärendena på verksplanet samt att länsstyrelser och kommunala myndigheter m. fl. får tillfälle yttra sig såväl remissvägen som vid olika sammanträden. Enligt utskottets tidigare deklarerade uppfattning torde detta innebära en garanti för en allsidig prövning av dessa ärenden. I anslutning härtill må vidare framhållas att kommun, som med hänsyn till trafikförsörjningen anser en olönsam järnvägsanstalt böra bibehållas, numera har möjlighet att i särskild ordning göra framställning hos Kungl. Maj:t härom.

Utskottet har i det föregående även understrukit den roll bl. a. länsstyrelserna och planeringsråden naturligen bör ha vid behandlingen av frågor av detta slag. Att vid sidan av sålunda redan befintliga organ införa ännu ett av det slag motionärerna tänkt sig kan enligt utskottets mening inte innebära en rationell lösning av hithörande spørsmål. Med beaktande av det sålunda anförda finner utskottet motionerna inte böra föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen avslår motionerna I: 71 och II: 87, I: 202 och II: 222, I: 605 och II: 720 ävensom I: 197 samt I: 612 och II: 684, sistnämnda båda motioner i vad de avser en översyn av de av 1963 års riksdag antagna riktlinjerna för trafikpolitiken,

2. att riksdagen avslår motionerna I: 198 och II: 216, I: 376 och II: 363, I: 629 och II: 716 samt I: 612 och II: 684, sistnämnda båda motioner i vad de avser uppskov med den tredje etappen enligt 1963 års beslut om trafikpolitiken,

3. att riksdagen som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anför i anledning av dels motionerna I: 320 och II: 708, dels motionerna I: 603 och II: 690, sistnämnda båda motioner i vad de avser tillämpningen av 1963 års trafikbeslut och frågan om tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar,

4. att riksdagen avslår motionerna I: 603 och II: 690 i vad de avser förfarandet vid nedläggning av busslinje,

5. att riksdagen avslår motionerna I: 615 och II: 699,

6. att riksdagen avslår motionerna I: 117 och II: 138.

Stockholm den 25 november 1969

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

Vid ärendets slutbehandling inom utskottet har närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Birger Andersson (s), Fritz Persson (s), Rikard Svensson (s), Axel Andersson (fp), Virgin (m), Ivar Johansson (cp), fru Wallentheim (s), herrar Mårtensson (s), Bertil Petersson (s), Per Jacobsson (fp), Herbert Larsson (s), Eric Peterson (fp), Björk (s), Strandberg (m) och Johan Olsson (cp) samt

från a n d r a kammaren: herrar Bohman (m), Almgren (s), fru Lewén-Eliasson (s), herrar Bergman (s), Lindholm (s), Mattsson (cp), Johansson i Norrköping (s), Enskog (fp), Nordstrandh (m), Alemyr (s), Tobé (fp), Dahlgren (cp), Sjönell (cp), Zachrisson (s) och Lindberg (s).