

Nr 9

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande utgifterna på kapitalbudgeten för budgetåret 1968/69 inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde jämte motioner.

(4:e avd.)

1) **Investeringsplan för kommunikationsverken m. m.** I propositionen nr 1 har Kungl. Maj:t (bilaga 8, s. 153—156 i utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 3 januari 1968) lämnat en sammanfattande redogörelse för kommunikationsverkens investeringar, avseende postverkets, televerkets, statens järnvägars och luftfartsverkets fonder samt statens vägverks förrädsfond och sjöfartsverkets fond. Det under televerkets fond tidigare upptagna investeringsanslaget Rundradioanläggningar redovisas numera inom utbildningsdepartementet.

Den för budgetåret 1968/69 förordade investeringsverksamheten framgår av följande tabell. Som jämförelse har i denna även upptagits beloppen för den hösten 1967 beräknade förbrukningen under budgetåret 1967/68.

	1967/68	1968/69	
	Enl. prop. 1967:1 m. m.	Verkens förslag	Förordat av dep.chefen
		milj. kr.	
Postverket	16,1	37,8	21,1
Televerket, exkl. rundradio	588,0	661,3	587,0
Statens järnvägar	415,0	428,5	398,5
Luftfartsverket	29,7	24,2	19,5
Förrädsfonden	43,0	60,2	50,0
Sjöfartsverket	19,9	27,4	24,9
Summa	1 111,7	1 239,4	1 101,0

I efterföljande tablå lämnas en sammanfattande översikt av de faktiska investeringarna under budgetåren 1967/68 och 1968/69. Därav framgår även beräkningen av de för investeringarnas genomförande erforderliga anslagsbeloppen. Siffrorna anger milj. kr.

	Investerings- utgifter	Av verken planerade investerings- utgifter		Av departe- mentschefen beräknade investerings- utgifter		Reser- vatio- ner den 30/6	Anslag	Förslag	Beräk- nade reser- vatio- ner d. 30/6
		1966/67	1967/68	1968/69	1967/68				
Postverket	13,5	27,2	37,8	16,1	21,1	1,4	16,3	21,6	1,6
Televerket exkl. rundradio	547,3	641,7	661,3	588,0	587,0	49,3	599,0	585,4	60,3
Statens järn- vägar	374,4	435,0	428,5	415,0	398,5	28,8	428,0	396,6	41,8
Luftfartsverket . .	9,2	15,9	24,2	29,7	19,5	18,4	15,3	17,3	4,0
Förrådsfonden . .	51,0	55,0	60,2	43,0	50,0	6,1	41,7	50,2	4,8
Sjöfartsverket . .	13,5	39,7	27,4	19,9	24,9	2,7	18,9	25,7	1,7
Summa	1 008,9	1 214,5	1 239,4	1 111,7	1 101,0	106,7	1 119,2	1 096,8	114,2

Utskottet. I den av 1967 års riksdag godkända planen för investeringarna inom kommunikationsverkens fonder beräknades den totala medelsförbrukningen — exklusive anslaget till rundradioanläggningar å televerkets fond — under innevarande budgetår uppgå till 1 098,2 milj. kr. Genom beslut av Kungl. Maj:t i december 1967 höjdes ramen för luftfartsverkets del med 13,5 milj. kr. i anledning av utgifter för markförvärv för den nya flygplatsen i Malmö-området. Investeringsomslutningen under berörda fonder beräknas därmed under budgetåret 1967/68 uppgå till 1 111,7 milj. kr. Med hänsyn till befintliga medelsreservationer erfordras ej någon ytterligare medelsanvisning från riksdagens sida för att den sålunda förutsatta medelsförbrukningen skall kunna uppnås.

I sina anslagsframställningar för nästa budgetår har verksstyrelserna räknat med en medelsförbrukning om sammanlagt 1 239,4 milj. kr. Departementschefen har emellertid vid en avvägning från olika synpunkter funnit medelsförbrukningen böra begränsas till 1 101,0 milj. kr. Detta innebär en ökning med 2,8 milj. kr. jämfört med beräkningarna i 1967 års statsverksproposition av medelsförbrukningen för motsvarande ändamål under innevarande budgetår och en minskning med 10,7 milj. kr. om jämförelse sker med de hösten 1967 gjorda beräkningarna. Postverkets, förrådsfondens och sjöfartsverkets investeringar ökar i förhållande till sistnämnda beräkningar med 5,0 resp. 7,0 och 5,0 milj. kr., medan förslagen med avseende å televerkets, statens järnvägars och luftfartsverkets investeringar innebär minskningar med 1,0 resp. 16,5 och 10,2 milj. kr.

Anslagsbeloppen för de olika fonderna har i enlighet med av riksdagen tidigare godkända principer beräknats så att utöver ramen för respektive fond en marginal om ca 10 % skall finnas tillgänglig för att möjliggöra en ökad investeringsomslutning om så skulle påkallas av konjunkturmässiga eller andra särskilda skäl. Till närmare belysning av de framlagda för-

slagen har departementschefen i statsrådsprotokollets inledande översikt lämnat en sammanfattande redogörelse för investeringsbehoven inom de olika verken samt i korthet berört investeringarnas inriktning för nästa budgetår.

Utskottet har för sin del funnit sig kunna godta Kungl. Maj:ts förslag beträffande investeringsverksamhetens totala omslutning samt dess fördelning de skilda verken emellan. Till frågan om anvisande av de anslag som erfordras för investeringsplanens genomförande återkommer utskottet under respektive punkter i det följande. I samband därmed kommer utskottet också att redovisa sitt ställningstagande till vissa motionsledes väckta frågor.

Utskottet hemställer

att riksdagen ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört.

Statens affärsverksfonder

Postverket

2) **Postverkets anslagsbehov.** Kungl. Maj:t har (s. 157—164) föreslagit riksdagen att för budgetåret 1968/69 under postverkets fond anvisa i statsrådsprotokollet angivet investeringsanslag av 21 600 000 kr.

Ifrågavarande anslag är i gällande riksstat uppfört med 16 300 000 kr. Ramen för medelsförbrukningen har fastställts till 16,1 milj. kr.

Utskottet. I sin framställning om anslag för nästa budgetår har postverket räknat med en medelsförbrukning om 37,8 milj. kr., varav 20 milj. kr. avser en tillbyggnad av postgirohuset i Stockholm. Sistnämnda belopp har beräknats utifrån förutsättningen att redan under innevarande budgetår 5 milj. kr. anvisas på tilläggsstat för projektets genomförande.

Departementschefen har ansett förbrukningen böra begränsas till 21,1 milj. kr., vilket med ianspråktagande av tillgängliga reservationsmedel samt under de i statsrådsprotokollet i övrigt angivna förutsättningarna kräver en medelsanvisning om 21,6 milj. kr. Förslaget innebär att 5,0 milj. kr. kan disponeras för igångsättning av förenämnda tillbyggnad av postgirohuset. Vidare kan om- och tillbyggnader av posthusen i Kristinehamn, Skellefteå och Västervik samt nybyggnad av posthuset i Örnsköldsvik påbörjas. I övrigt medger den föreslagna medelstilldelningen bl. a. ny- och ersättningsanskaffning av motorfordon samt övertagande i vissa fall av enskild busslinjetrafik.

Utskottet har under föregående punkt förklarat sig kunna godta den av Kungl. Maj:t förordade ramen för bl. a. postverkets medelsförbrukning

under nästa budgetår. Den föreslagna fördelningen av investeringarna på skilda utgiftsändamål tillstyrkes också av utskottet liksom anslagsberäkningen. I anslutning härtill vill utskottet erinra om den omfattande verksamhet i serviceförbättrande och rationaliseringsfrämjande syfte som f. n. pågår inom verket enligt bl. a. ett av styrelsen 1966 antaget aktionsprogram och vars genomförande utskottet finner angeläget.

Utskottet hemställer

att riksdagen till *Posthus m. m.* för budgetåret 1968/69 anvisar ett investeringsanslag av 21 600 000 kr.

Televerket

3) **Televerkets anslagsbehov.** Kungl. Maj:t har (s. 165—180) föreslagit riksdagen att för budgetåret 1968/69 under televerkets fond anvisa i statsrådsprotokollet angivet investeringsanslag av 585 400 000 kr.

Ifrågavarande anslag är i gällande riksstat uppfört med 599 000 000 kr. Ramen för medelsförbrukningen har fastställts till 588,0 milj. kr.

I detta sammanhang har utskottet behandlat

dels de likalydande motionerna I: 351 av herr *Erik Filip Petersson* och II: 439 av herrar *Jönsson* i Ingemarsgården och *Jonsson* vari yrkats att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning av frågan om särskild folkpensionärsrabatt på avgiften för telefoninstallation,

dels motionen II: 89 av herrar *Börjesson* i Falköping och *Eriksson* i Bäckmora vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte an hålla om utredning av möjligheterna att ålderspensionärer i knappa ekonomiska förhållanden helt eller delvis kan få installationskostnaderna för telefon ersatta av allmänna medel,

dels de likalydande motionerna I: 595 av herr *Ferdinand Nilsson* och II: 760 av herrar *Vigelsbo* och *Sundkvist* vari hemställts att riksdagen skall uttala att vid skada på telefonförbindelse, varigenom större antal abonnenter under tid överskridande två veckor icke kunnat utnyttja sitt abonnemang, televerket skall utan särskild ansökan ordna om återbäring av fast abonnemangsavgift utgörande ersättning för tid då telefonen varit obrukbar samt att vid sådan avkortning även hänsyn tages i någon utsträckning till den olägenhet och bristande trivsel som vållats då televerket icke fullgjort sitt åtagande gentemot abonnenten.

Utskottet. I sin anslagsframställning för nästa budgetår har televerket räknat med en medelsförbrukning — exklusive rundradioanläggningar — om 661 milj. kr. Departementschefen har ansett förbrukningen böra begränsas till 587 milj. kr., vilket anses göra det möjligt för verket att upp-

rätthålla servicestandarden gentemot allmänheten. I anslutning härtill har erinrats om de successivt ökade medel som under de senaste budgetåren ställts till verkets förfogande och som avsetts möjliggöra den utbyggnad av telekommunikationerna och den allmänna förstärkning av verkets resurser över huvud som bedömts motiverad med hänsyn till abonnent- och trafikutvecklingen. Härigenom har installationstakten i fråga om nytillkommande abonnemang kunnat ökas och framkomligheten på telenätet kunnat förbättras.

Den av departementschefen godkända investeringsplanen avser bl. a. påbörjande av nya telefonstationsbyggnader i Göteborg, Jönköping, Mariestad, Oskarshamn, Oxelösund, Umeå och Ystad samt i fråga om den fortsatta utbyggnaden av fjärrförbindelsenätet ett antal nya koaxialkabelanläggningar och en ny radiolänkförbindelse. Automatiseringen av telefonstationer fortsätter bl. a. vid stationerna i Föllinge, Gäddede, Korpilombolo, Storuman och Övertorneå. Investeringarna i radioanläggningar för kommersiell trafik avser fortsatta moderniserings- och upprustningsarbeten.

Under punkten 1 i det föregående har utskottet förklarat sig kunna godta den av Kungl. Maj:t för nästa budgetår förordade ramen för medelsförbrukningen under televerkets fond. Den förutsatta fördelningen på skilda investeringsändamål har ej gett utskottet anledning till erinran liksom ej heller anslagsberäkningen. Vad beträffar anslagen till rundradioverksamheten samt radio- och televisionshus är dessa numera upptagna i bilaga 10 (utbildningsdepartementet) till statsverkspropositionen. Utskottet kommer att i ett särskilt utlåtande framdeles ta ställning till frågorna härom.

Beträffande vissa motionsledes aktualiserade spørsmål får utskottet anföra följande.

I de likalydande motionerna I: 351 och II: 439 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om utredning av frågan om särskild folkpensionärsrabatt på avgiften för telefoninstallation. Vidare har i motionen II: 89 begärts utredning av möjligheterna för ålderspensionärer i knappa ekonomiska förhållanden att helt eller delvis få installationskostnaderna för telefon ersatta av allmänna medel. Vidkommande sistnämnda yrkande konstaterar utskottet att sådana möjligheter i viss utsträckning redan föreligger på området genom kommunernas försorg. Beträffande motionerna om särskild folkpensionärsrabatt på telefoninstallationer vill utskottet erinra om att motioner av liknande innebörd väckts vid en rad riksdagar utan att föranleda någon riksdagens åtgärd. Även om utskottet vid sin tidigare behandling av frågan funnit motionärernas syfte i och för sig behjärtansvärt har dock motionerna avstyrkts under hänvisning bl. a. till de olägenheter och det merarbete ur administrativa synpunkter ett genomförande av förslaget skulle medföra. Vid fjolårets riksdag (SU 9, p. 3) erinrades i sammanhanget också om att i särskilda tilläggsdirektiv till pensionsför-

säkringskommittén åt denna uppdragits att utreda frågan om fortsatta folkpensionshöjningar efter 1968 och vissa därmed sammanhängande spörsmål. Därvid har bl. a. framhållits som angeläget att pensionärer som inte alls eller i endast ringa mån kommer i åtnjutande av ATP eller andra pensioner utöver folkpensionen — t. ex. personalpensioner på grund av allmän eller enskild tjänst — får sina pensionsförhållanden förbättrade genom ökade folkpensioner. Enligt vad utskottet erfarit beräknar kommittén redan under innevarande vår framlägga vissa förslag i ämnet. Med beaktande jämväl härav finner utskottet inte tillräckliga skäl föreligga att från riksdagens sida nu begära särskilda utredningar av det slag motionärerna yrkat. Utskottet avstyrker därför de tre motionerna i fråga.

I de likalydande motionerna I: 595 och II: 760 har föreslagits att riksdagen uttalar att vid skada å telefonförbindelse, varigenom större antal abonnenter under tid överskridande två veckor inte kunnat utnyttja sitt abonnemang, televerket skall utan särskild ansökan ordna med återbäring av fast abonnemangsavgift utgörande ersättning för tid då telefonen varit obrukbar. Vidare bör enligt motionärerna vid sådan avkortning hänsyn även i någon utsträckning tagas till den olägenhet och bristande trivsel som vållats då televerket inte fullgjort sitt åtagande gentemot abonnenten. Utskottet vill i anledning härav erinra om att statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet så sent som den 19 januari 1968 i riksdagens första kammare besvarat en enkel fråga i ämnet, framställd av en av motionärerna. I svaret framhölls att den som genom stormskador på ledningsnätet och därav föranledda avbrott i telefonförbindelserna inte kunnat utnyttja sin telefon under viss tid har möjlighet att vända sig till vederbörande lokalförvaltning inom televerket med begäran om avdrag på abonnemangsavgiften. Sådant avdrag medges under förutsättning att det inte varit fråga om endast ett kortare avbrott. Under hänvisning till det anförda ävensom till innehållet i gällande allmänna villkor för telefonabonnemang finner utskottet motionerna inte böra föranleda något särskilt uttalande från riksdagens sida. Motionerna avstyrks följaktligen.

Under återopande av det anförda hemställer utskottet

1. att riksdagen till *Teleanläggningar m. m.* för budgetåret 1968/69 anvisar ett investeringsanslag av 585 400 000 kr.,
2. att riksdagen avslår motionerna I: 351 och II: 439 samt II: 89,
3. att riksdagen avslår motionerna I: 595 och II: 760.

Statens järnvägar

4) Statens järnvägars anslagsbehov. Kungl. Maj:t har (s. 181—201) föreslagit riksdagen att *dels* för budgetåret 1968/69 under statens järnvägars fond anvisa i statsrådsprotokollet angivet investeringsanslag av 396 600 000 kr., *dels* medge att statens järnvägar lämnar i statsrådsprotokollet förordad garanti i anledning av delägarskap i ett internationellt containerbolag.

Anslaget är i gällande riksstat uppfört med 428 000 000 kr. Ramen för medelsförbrukningen har fastställts till 415,0 milj. kr.

I detta sammanhang har utskottet behandlat

dels de likalydande motionerna I: 113 av herr *Lars Larsson m. fl.* och II: 157 av herr *Henriksson m. fl.* vari yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer att trafikpolitiska delegationen i sitt arbete särskilt bör beakta de i motionerna anförda synpunkterna,

dels motionen I: 348 av herr *Per Jacobsson* vari yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om tillsättande av en parlamentarisk beredning för översyn av SJ:s trafikekonomiska planering,

dels de likalydande motionerna I: 355 av herr *Svenungsson* och II: 441 av herrar *Oskarson* och *Thylén* vari yrkats att riksdagen hemställer att Kungl. Maj:t vid fullföljandet av den trafikpolitiska målsättningen tar större hänsyn till de fördelar som integrerad trafik erbjuder, samt i övrigt beaktar vad i motionerna anförts vid fördelningen av medel för vägbyggnader,

dels de likalydande motionerna I: 467 av herr *Skårman* och II: 585 av herr *Westberg m. fl.* vari 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,

dels de likalydande motionerna I: 598 av herrar *Schött* och *Yngve Nilsson* samt II: 746 av herrar *Krönmark* och *Nilsson* i Bästekille vari yrkats att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning för översyn och analys av verkningarna av 1963 års beslut om den framtida trafikpolitiken,

dels de likalydande motionerna I: 603 av herrar *Åkesson* och *Karl-Erik Eriksson* samt II: 747 av fru *Nettelbrandt m. fl.* vari hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala att omfattande nedläggningar av järnvägsstationer ej må företagas utan riksdagens godkännande samt anhålla om en översyn av tillämpningen av 1963 års trafikpolitiska beslut,

dels motionen II: 158 av herr *Lorentzon m. fl.* vari hemställts att riksdagen måtte uttala sig för ett 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 motionen anförda synpunkter samt att till riksdagen återkomma med förslag i ärendet,

dels de likalydande motionerna I: 356 av herr *Svenungsson m. fl.* och II: 433 av herr *Carlshamre m. fl.* vari yrkats att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att inga ytterligare beslut om nedläggning av järnvägstrafik fattas utan att åtgärder först vidtages för att säkerställa en fullgod ersättningstrafik,

dels de likalydande motionerna I: 42 av herr *Erik Filip Petersson m. fl.* och II: 9 av herr *Werbros m. fl.* vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville anhålla om att principerna för statens järnvägars planer i fråga om bibehållande av stationer i affärsbanenätet underställes riksdagens prövning,

dels de likalydande motionerna I: 111 av herr *Bengtson m. fl.* och II: 156 av herr *Hedlund m. fl.* vari hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala att någon mera omfattande nedläggning av järnvägsstationer inte må företas utan riksdagens godkännande,

dels de likalydande motionerna I: 352 av herrarna *Erik Filip Petersson* och *Ernst Olsson* samt II: 434 av herr *Gustafsson* i Kårby *m. fl.* vari yrkats att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning och förslag i syfte att stimulera och samordna arbetet med upprättande av regionala transportförsörjningsplaner och på grundval av dessa belysa behovet av insatser från det allmänna för att trygga en tillfredsställande transportförsörjning,

dels de likalydande motionerna I: 350 av herrarna *Thorsten Larsson* och *Mattsson* samt II: 438 av herr *Josefson* i Arrie *m. fl.* vari hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag angående utformningen av en regional trafikservice samt angående statsbidrag till sådan,

dels de likalydande motionerna I: 239 av herr *Thorsten Larsson m. fl.* och II: 304 av herr *Josefson* i Arrie *m. fl.* vari 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,

dels de likalydande motionerna I: 115 av herrarna *Magnusson* och *Dahl* samt II: 202 av herr *Johansson* i Torp vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte uttala sig för att kommunblockens samarbetsnämnder upprättar förslag till kommunikationer inom kommunblocken, varvid i de fall då trafikunderlaget är svagt och underskott uppstår bidrag av statsmedel bör utgå,

dels motionen II: 740 av herr *Bengtson* i Solna vari, såvitt nu är i fråga, hemställts att riksdagen måtte anvisa ett reservationsanslag på 1 000 000 kr. till Ersättning till vissa trafikföretag för upprätthållande av trafik-

service i glesbygder för budgetåret 1968/69 att avräknas mot automobilskattemedlen,

dels de likalydande motionerna I: 601 av herr *Åkerlund* och II: 741 av herrar *Bengtson* i Solna och *Oskarson* vari hemstälts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t dels anhålla om förslag till liberalisering av de regler som omgärdar taxinäringen i enlighet med statsmakternas år 1963 fattade principbeslut, dels också anhålla om förslag till riktlinjer för statsbidragsgivning till taxitrafik i avsikt att upprätthålla en god trafikservice för innevånare i glesbygder,

dels motionen I: 40 av herrar *Enarsson* och *Yngve Nilsson* vari yrkats att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning angående breddning av spårvidden på bandelen Karlshamn—Vislanda, med beaktande av de ekonomiska faktorerna för Blekinge län,

dels de likalydande motionerna I: 112 av herr *Herbert Larsson* och II: 155 av fröken *Anderson* i Lerum m. fl. vari hemstälts att riksdagen måtte besluta vidtaga sådan ändring i nu gällande bestämmelser, att anställda vid statens järnvägar som under en längre tid, förslagsvis 15 år, förhyrt samma tjänstebostad och som även i fortsättningen avser att använda den som bostad, erbjudes att på skäliga villkor inköpa densamma innan den utbjudes på offentlig auktion.

Utskottet. Den av statens järnvägar för budgetåret 1968/69 föreslagna medelsförbrukningen om 428,5 milj. kr. har av departementschefen ansetts böra begränsas till 398,5 milj. kr.

Upprustningen av vinterberedskapen avses enligt den därvid godkända investeringsplanen skola fortsätta. Föreslagna arbeten för att öka kapaciteten och sänka driftkostnaderna på affärsbanenätet omfattar främst utbyte av räler och i samband därmed upprustning av banan, utbyggnad av fjärrblockering, förbättring av kontaktledningen för högre tåghastigheter samt automatisk linjeblockering. Liksom under innevarande budgetår hänföra sig en betydande del av investeringarna till de kapitalkrävande åtagandena för lokaltrafiken inom Storstockholms-området. Enligt gällande avtal utgår ersättning för drift- och kapitaltjänstkostnader till SJ från KSL. Investeringarna för elektriska anläggningar föreslås kraftigt ökade. Huvuddelen av medelsförbrukningen avser signalsäkerhetsanläggningar inkl. fjärrblockeringsanläggningar, dataanläggningar för automatisk platsbokning m. m., teleanläggningar i Storstockholms-området, linjeradio Stockholm—Göteborg och fjärrstyrning av växellok. I investeringarna för nästa budgetår ingår även 8,8 milj. kr. avseende järnvägslinjer för vilkas driftunderskott ersättning beräknats i särskild ordning samt vissa medel för försvarsändamål m. m.

Kungl. Maj:ts sålunda framlagda förslag till investeringsplan för statens järnvägars fond tillstyrkes av utskottet liksom den förordade fördelningen

på olika investeringsobjekt samt beräkningen av anslagsbehovet. Utskottet har ej heller funnit anledning till erinran mot att SJ — på sätt departementschefen föreslagit — ingår som delägare i ett av internationella järnvägsunionen planerat internationellt containerbolag samt ikläder sig de förpliktelser ett delägarskap i bolaget medför. Vidare bör SJ, i likhet med vad som skett under de fyra föregående budgetåren, även för nästa budgetår i bokföringen inom värdeminskningsskontot tillåtas föra över högst 30 milj. kr. från delkontot för pensionsförpliktelser till slopningskontot i den mån behov därav föreligger.

Vidkommande vissa motionsledes väckta frågor får utskottet anföra följande.

I *motionerna I: 113* och *II: 157* har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer att trafikpolitiska delegationen i sitt arbete särskilt beaktar vissa i motionerna anförda synpunkter rörande transportpolitikens utformning och inriktning m. m. Vidare har i *motionen I: 348* yrkats att riksdagen — med beaktande av de synpunkter som anförts i motionen — hos Kungl. Maj:t måtte hemställa om tillsättandet av en parlamentarisk beredning för översyn av SJ:s trafikekonomiska planering. I *motionerna I: 355* och *II: 441* åter har föreslagits att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer att Kungl. Maj:t vid fullföljandet av den trafikpolitiska målsättningen tar större hänsyn till de fördelar som integrerad trafik erbjuder samt i övrigt beaktar vad i motionerna anförts vid fördelningen av medel för vägbyggnader.

Utskottet vill i anledning av yrkandena i nu nämnda motioner erinra om innehållet i sitt utlåtande nr 195, angående planeringen av investeringarna på trafik- och samfärdselområdet, vid höstsessionen av fjolårets riksdag. Efter en redogörelse för de av 1963 års riksdag antagna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken samt beslutets närmare innebörd framhöll utskottet bl. a. att det torde vara angeläget att 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 syntes 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 sålunda vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till ur samhällsekonomisk synpunkt lägsta möjliga kostnader och med vederbörligt beaktande av bl. a. de lokaliseringpolitiska aspekterna.

I syfte att skapa bättre möjligheter för den eftersträlvade samordningen av investeringarna syntes vidare enligt utskottet böra övervägas att vid den aviserade utökningen av den trafikpolitiska delegationen denna finge

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 kunde komma till stånd. Utskottet hemställde slutligen att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle ge till känna vad utskottet anfört. Riksdagen beslöt i enlighet härmed.

Genom utskottets sålunda gjorda uttalanden synes i allt väsentligt även syftena med de nu aktuella motionerna tillgodosedda. Motionerna torde därför inte påkalla någon särskild åtgärd från riksdagens sida och avstyrks följaktligen.

I motionerna I: 467 och II: 585, I: 598 och II: 746, I: 603 och II: 747 samt II: 158 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär en översyn av de trafikpolitiska frågorna, innefattande bl. a. en analys av verkningarna av 1963 års trafikbeslut.

Utskottet vill i anledning härav erinra om att förenämnda beslut innebär en nyorientering av den statliga trafikpolitiken 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. Den första etappen inleddes den 1 juli 1964. På järnvägssidan har därvid nedläggningen av trafiksvaga bandelar fortsatt. SJ har tillerkänts full kostnadstäckning för förpliktelsen att trafikera sådana trafiksvaga järnvägslinjer som SJ inte finner företagsekonomiskt motiverade att driva men som av olika skäl ansetts böra bibehållas. Beträffande den ekonomiska målsättningen har separatredovisning av ersättningsberättigade järnvägslinjer införts. Enligt riksdagens beslut hösten 1965 (prop. 172, 3 LU 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 etappen har angivits den 1 juli 1968, då bl. a. för landsvägssidans del lastbils- och traktor-tågstrafiken avsetts skola helt befrias från behovsprövning.

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. Delegationen, som f. ö. i enlighet med av riksdagen uttalade önskemål under hösten 1967 utökats med ytterligare två parlamentariska representanter, har lämnat en

redogörelse för sina erfarenheter under reformprogrammets första år. Redogörelsen återgavs i prop. 1965: 172 och föranledde inte några erinringar från departementschefens eller riksdagens sida. I rapporten framhölls sammanfattningsvis bl. a. att verkningarna av den första etappen visat sig positiva och att delegationen inte hade erfarit att åtgärderna skulle ha fått några tidigare inte förutsedda verkningar eller några följder av påtagligt negativ art. Inte heller hade delegationen funnit några vägande invändningar mot de för den andra etappen planerade åtgärderna.

Nämnas må även att inom Kungl. Maj:ts kansli en särskild arbetsgrupp hösten 1966 tillsatts med uppgift att pröva och successivt lägga fram förslag till åtgärder för att tillförsäkra befolkningen i glesbygden en samhälllig service som motsvarar tidens krav. Gruppen, som består av företrädare för närmast berörda departement samt representanter för kommuner och landsting, har till sig knutit kontaktmän från berörda myndigheter.

Något beslut från statsmakternas sida rörande den tredje etappens genomförande föreligger f. n. inte. Flera för bedömningen av de i motionerna aktualiserade frågorna ytterst viktiga utredningar pågår, såsom vägplaneutredningen, hamnutredningen, bilskatteutredningen och inte minst utredningen angående vägtrafikens kostnadsansvar och därmed sammanhängande frågor. Innan dessa utredningar hunnit slutföras och erfarenheter redovisats av verkningarna av den andra etappens genomförande synes det inte möjligt att med säkerhet överblicka den trafikpolitiska utvecklingen. Tiden synes därför inte ännu mogen för den av motionärerna begärda översynen och omprövningen av 1963 års trafikbeslut. Motionerna avstyrks följaktligen.

I *motionen II: 158* har förordats att riksdagen uttalar sig för ett uppskov tills vidare med påbörjandet av den tredje etappen enligt riksdagens trafikbeslut år 1963. Då varken förslag eller beslut rörande den tredje etappens genomförande föreligger saknar utskottet anledning att göra något uttalande i frågan och avstyrker följaktligen nämnda motion även i denna del.

I *motionerna I: 356* och *II: 433* yrkas att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer att inga ytterligare beslut om nedläggning av järnvägstrafik fattas utan att åtgärder först vidtages för att säkerställa en fullgod ersättningstrafik.

I samband med 1963 års trafikbeslut framhöll sammansatta stats- och tredje lagutskottet att även i fortsättningen arbetet med att helt eller delvis ersätta trafiksvaga bandelar med landsvägstrafik bör bedrivas med hänsyn till både bygdens behov och transportekonomiska faktorer. Det angelägna i att utan tidsutdräkt pröva förutsättningarna för att överföra trafiken till landsväg vore särskilt påtagligt med hänsyn till att tidskrävande vägupprustning ofta visar sig erforderlig innan en nedläggning kan genomföras. Det vore vidare angeläget att utvecklingen sker på ett sådant

sätt att behövliga ersättningsförbindelser kan ordnas i god tid. Det tillämpade förfarandet vid handläggning av nedlägningsärenden — som bl. a. innebär att vägverket, arbetsmarknadsstyrelsen och Näringslivets trafikdelegation deltar i beredningen av ärendena på verksplanet samt att länsstyrelser, kommunala myndigheter m. fl. får tillfälle yttra sig såväl remissvägen som vid olika sammanträden — ansågs också enligt utskottets uppfattning innebära garanti för en allsidig prövning av dessa ärenden.

Då den prövning som härvidlag sker är synnerligen omsorgsfull och då statsutskottet anser sig kunna förutsätta att även framdeles i förekommande fall uppkommande frågor om ersättningstrafikens ordnande skäligen beaktas synes motionärernas syften i stort sett tillgodosedda. Motionerna bör därför inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Beträffande handläggningen av nedlägningsärenden vill utskottet f. ö. hänvisa till den ingående redovisning härför som lämnats i utskottets utlåtande nr 146 vid 1966 års riksdag.

I *motionerna I: 603* och *II: 747* samt *I: 111* och *II: 156* har yrkats att mera omfattande nedläggningar av järnvägsstationer ej må företas utan riksdagens hörande. Vidare har i *motionerna I: 42* och *II: 9* yrkats att principerna för statens järnvägars planer i fråga om bibehållande av stationer å affärsbanenätet underställs riksdagens prövning.

Att järnvägsnätet kom till huvudsakligen före bilåldern samt det förhållandet att järnvägarna numera är utrustade med moderna säkerhetsanläggningar har, enligt vad som anföres i statsrådsprotokollet, bl. a. fått till följd att det nuvarande antalet järnvägsstationer väsentligt överstiger dagens behov, både på det trafikstarka och det trafiksvaga nätet. Enligt föreliggande preliminära bedömningar räknar SJ vidare med att på sikt avveckla större delen av de i dag befintliga stationerna. Samtidigt som småstationerna läggs ned kan de trafiksvaga och olönsamma lokal-tågen slopas, och hela trafikservicen i berörda områden flyttas över till en efter behovet mer anpassningsbar landsvägstrafik. Denna utveckling beräknas under de närmaste åren fortsätta i samma takt som under de senaste 3 å 4 åren. Järnvägstrafiken avses dock vara kvar på alla de platser som nu har järnvägstransporter av betydelse.

Det är enligt departementschefen naturligt att Kungl. Maj:t i enlighet med de av riksdagen antagna riktlinjerna avgör om trafiken helt eller delvis skall läggas ned på en järnvägslinje, bl. a. därför att ett sådant beslut i regel har ett direkt samband med den ersättning som utgår till SJ för drift av olönsamma järnvägslinjer. Därutöver betalar staten inte någon ersättning till SJ för de stationer och tåg som är olönsamma. Detta och rent praktiska skäl förklaras i statsrådsprotokollet motivera att SJ som hittills beslutar om enskilda stationer och tåg.

Utskottet kan för sin del i allt väsentligt ansluta sig till vad departementschefen sålunda anfört. Även utskottet har dock — vid sin prövning av förevarande motioner — funnit de långtgående planerna på nedläggning av järnvägsstationer ägnade inge allvarlig oro med tanke på konsekvenserna i olika avseenden för närmast berörda bygder. Enligt utskottets mening bör därför övervägas huruvida inte ersättningen för drift av olönsamma järnvägslinjer bör utsträckas att gälla även sådana olönsamma stationer som Kungl. Maj:t efter framställning från berörda kommuner finner böra bibehållas. Bedömningen av uppkommande ersättningsfall synes dock böra ske efter restriktiva grunder.

Då indragning av stationer i vissa fall kan föranleda lika betydande svårigheter för berörda bygder som nedläggande av bandelar synes det angeläget att Kungl. Maj:t också prövar formerna för fattande av beslut i hithörande ärenden. I enlighet med det anförda bör åt Kungl. Maj:t uppdragas att närmare överväga härmed sammanhängande frågor samt att för riksdagen framlägga därav föranledda förslag.

Vad utskottet sålunda anfört bör av riksdagen ges till kännä för Kungl. Maj:t.

I *motionerna I: 352* och *II: 434* har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om utredning och förslag i syfte att stimulera och samordna arbetet med upprättande av regionala transportförsörjningsplaner och på grundval av dessa belysa behovet av insatser från det allmänna för att trygga en tillfredsställande transportförsörjning.

I sitt förenämnda utlåtande vid 1963 års riksdag underströk sammansatta stats- och tredje lagutskottet betydelsen av att aktiviteten på det trafikpolitiska området samordnas med lokaliseringspolitikerna 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 är nödvändigt med insatser från det allmänna sida för att upprätthålla en rimlig kollektiv trafik.

Eftersom vårt land har ett vitt förgrenat nät av järnvägs- och busslinjer, ansågs 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 i propositionen anmält sin avsikt att i ökad utsträckning låta företa regionala undersökningar i syfte att skapa bästa möjliga trafikservice fann sig utskottet inte böra biträda ett motionsledes framfört förslag om skyndsamt utredning rörande uppbyggnad områdesvis av en för person- och stycke-godstransporter avsedd trafikorganisation i sam-

verkan mellan SJ och den enskilda företagsamheten inom trafik- och transportbranschen.

Utskottet underströk vidare departementschefens uttalande om angelägenheten av att en rationell samordning av investeringsverksamheten på trafikområdet komme till stånd, varvid målsättningen borde vara att skapa ett transportsystem där de olika trafikaneläggningarna och transportmedlen på ett optimalt sätt kompletterade varandra. Till en aktiv trafikpolitik hörde 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.

Genom Kungl. Maj:ts försorg har också ett utrednings- och samordningsarbete av ovan angivet slag kommit till stånd. Som exempel härpå må nämnas Gotlandstrafikutredningen, kanaltrafikutredningen, utredningen angående modellplanering av transportförsörjningen i glesbygdsområden samt utredningen och överenskommelsen angående den kollektiva närtrafiken i Storstockholmsområdet. I anslutning till godkännandet av sistnämnda överenskommelse fann statsutskottet (SU 1965: 6, p. 7) i likhet med departementschefen att, med den gemensamma planering och samordning inom närtrafiken som skulle uppnås genom utökad tunnelbanetrafik och övriga i överenskommelsen angivna åtgärder, vägande skäl kunde anföras för att staten borde stödja en utbyggnad för kollektiv närtrafik av det slag varom då var fråga. Vad därvid anförts borde vidare enligt utskottets uppfattning gälla inte bara stockholmsområdet utan även andra regioner där liknande frågeställningar kunde komma att aktualiseras. Utskottet förutsatte också att Kungl. Maj:t med uppmärksamhet följde utvecklingen inom andra delar av landet samt, därest så befundes påkallat, vidtog i anledning därav eventuellt erforderliga åtgärder.

Utskottet är alltså av samma uppfattning och förutsätter således att Kungl. Maj:t även fortsättningsvis kommer att på det centrala planet ta initiativ till och medverka i utredningsarbete av ovan berört slag.

På regionalt och lokalt plan ter det sig enligt utskottets uppfattning naturligtast 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. Någon särskild utredning i ämnet av det slag motionärerna föreslagit synes med hänsyn härtill i vart fall f. n. inte påkallad.

Under hänvisning jämväl till vad i det föregående i övrigt anförts finner utskottet därför motionerna i fråga inte böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

I motionerna I: 350 och II: 438 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning och förslag angående utformningen av en regional trafikservice samt angående statsbidrag till sådan.

I anledning av vad motionärerna därvid anfört vill utskottet erinra 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 bl. a. att transportfrågan för vissa grupper av människor som bor i de områden, företrädesvis i glesbygderna där det inte finns underlag för busstrafik, utgör ett viktigt problem. En tillfredsställande kollektiv transportförsörjning borde eftersträvas även där trafikunderlaget inte vore så starkt. Hur trafiken skall ordnas i de enskilda fallen vore en praktisk fråga. Där ansågs enligt departementschefen det kommunala engagemanget ofrånkomligt. Den kollektiva trafikförsörjningen handhades redan i stor utsträckning av kommunerna. Det föreläge ett växande intresse från kommunernas sida att aktivt medverka till att de lokala trafikfrågorna löses bättre. Kommunerna hade också i många fall gått in i kollektiv trafik genom att ordna med skolbussar och genom att köpa tjänster från taxiföretagare osv. Det vore en viktig uppgift för kommunblocken att ta upp och diskutera dessa frågor. Det kunde också vara lämpligt att landstingen toge upp frågan från sina utgångspunkter. 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, ett samarbete mellan bl. a. SJ och kommunerna, där SJ exempelvis kunde svara för snabba transporter på längre sträckor med tåg, där SJ, kommunala och andra företag som bedriver busstrafik kunde klara närtransporterna och matartrafiken till järnvägsstationerna samt där kommunerna med lättare fordon än både tåg och bussar i samarbete med exempelvis taxi löser transportproblemen för gamla, sjuka och skolbarn.

Utskottet, som i stort kan ansluta sig till den uppfattning departementschefen sålunda givit uttryck åt, har redan tidigare (SU 1967: 9 p. 4) framhållit att det är 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.

I sammanhanget vill utskottet även erinra om den utredning som inom kommunikationsdepartementet f. n. pågår i samarbete med den särskilda arbetsgruppen för glesbygdsfrågor inom Kungl. Maj:ts kansli och i kontakt

med bl. a. kommunförbundet i syfte att upprätta en modellplan för transportförsörjningen i ett kommunblock av glesbygdskaraktär. Arbetet med en sådan plan har enligt vad utskottet erfarit igångsatts för Vilhelmina kommuns del.

Under hänvisning till det anförda har utskottet inte funnit sig berett biträda motionärernas yrkanden att riksdagen nu begär en särskild utredning i ämnet och avstyrker följaktligen motionerna i fråga.

Av samma skäl finner utskottet de i *motionerna I: 115* och *II: 202* framställda yrkandena att riksdagen skall uttala sig för att kommunblockens samarbetsnämnder upprättar förslag till kommunikationer inom kommunblocken samt att bidrag av statsmedel skall utgå till viss trafik inte böra påkalla någon riksdagens åtgärd.

Utskottet har följaktligen inte heller funnit sig berett att tillstyrka att på sätt i *motionen II: 740* yrkats för nästa budgetår ett särskilt reservationsanslag om 1 000 000 kr. anvisas till ersättning till vissa trafikföretag för upprätthållande av trafikservice i glesbygder. Nämnade motion avstyrks därför i denna del.

I *motionerna I: 601* och *II: 741* har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om förslag till liberalisering av reglerna för taxinäringen samt till riktlinjer för statsbidragsgivning till taxitrafik i syfte att upprätthålla en god trafikservice i glesbygder.

Såsom motionärerna själva framhållit är vissa härmed sammanhängande frågor f. n. föremål för prövning inom Kungl. Maj:ts kansli och torde komma att aktualiseras i samband med det planerade genomförandet av den tredje etappen i det trafikpolitiska reformprogrammet. I avvaktan på härav föranledda förslag och under hänvisning även till vad utskottet i det föregående i övrigt anført avstyrks jämväl nämnda motioner.

I anledning av det i *motionerna I: 239* och *II: 304* framställda yrkandet att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning och förslag angående regionala järnvägsnämnder må erinras om det i det föregående omnämnda förfarandet vid behandling av frågor om nedläggning av trafiksvaga bandelar, vilket enligt utskottets tidigare deklarerade uppfattning innebär en garanti för en allsidig prövning av dessa ärenden. Utskottet har 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 de spörsmål varom här är fråga. Med beaktande härav och under hänvisning jämväl till vad utskottet i det föregående i övrigt anført finner utskottet nämnda motioner inte böra föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I *motionen I: 40* har yrkats att riksdagen med beaktande av de ekonomiska faktorerna för Blekinge län i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om utredning angående breddning av spårvidden på bandelen Karlshamn—Vislanda.

Såsom motionärerna erinrat behandlades frågan härom i samband med 1963 års riksdagsbeslut om den statliga trafikpolitiken. Departementschefen förklarade sig i propositionen nr 161 i likhet med 1953 års trafikutredning och järnvägsstyrelsen inte kunna tillstyrka en breddning av nämnda bandel. Med hänsyn härtill och då det trafikkomplex, som det här gällde, bedömdes böra förutsättningslöst lösas på grundval av de utredningar som dittills verkställts och ytterligare erfordrades ansågs lämpligast att riksdagens tidigare principbeslut om breddning av bl. a. ifrågavarande linje upphävdes. Frågan om den lämpliga anordningen av trafiken i detta område förutsattes vidare, sedan erforderliga kompletterande undersökningar verkställts, få prövas och avgöras av Kungl. Maj:t i vanlig ordning. Riksdagen beslutade i enlighet härmed.

De ytterligare utredningar som sedermera verkställts i frågan har resulterat i att järnvägsstyrelsen i samråd med arbetsmarknadsstyrelsen, vägverket och Näringslivets trafikdelegation till Kungl. Maj:t i november 1965 ingivit framställning om att dels få nedlägga all trafik Vislanda—Norråryd och därjämte uppriva spåret, dels nedlägga persontrafiken Norråryd—Karlshamn. Framställningen är enligt vad utskottet erfarit f. n. föremål för Kungl. Maj:ts slutliga prövning. Vid sådant förhållande och med beaktande jämväl av utskottets tidigare ställningstagande till de med nedläggning av trafiksvaga bandelar sammanhängande frågorna har utskottet inte funnit sig berett biträda motionärernas yrkande. Motionen i fråga avstyrks därför.

I *motionerna I: 112* och *II: 155* har hemställts att riksdagen måtte besluta vidtaga sådan ändring i nu gällande bestämmelser att anställda vid statens järnvägar som under en längre tid, förslagsvis 15 år, förhyrt samma tjänstebostad och som även i fortsättningen avser att använda den som bostad, erbjudes att på skäligena villkor inköpa densamma innan den utbjudes på offentlig auktion.

Utskottet vill i anledning härav erinra om att motioner av samma innebörd väcktes vid 1965 års riksdag — dock utan att vinna riksdagens bifall. Utskottet framhöll (SU nr 177) vid sin behandling av motionerna att någon ovillkorlig skyldighet för järnvägsstyrelsen att avyttra fast egendom av det slag motionärerna avsåg inte torde föreligga. Fall hade sålunda enligt styrelsen inträffat då försäljning av egendom, som under en lång följd av år bebotts av statens järnvägars befattningshavare, blivit aktuell men där styrelsen försökt undvika försäljning. Ett sådant uppskov ansåg även utskottet i vissa undantagsfall motiverat. Normalt skall emellertid jämlikt av Kungl.

Maj:t meddelade föreskrifter avyttring av statens järnvägar tillhörig fast egendom ske på offentlig auktion i syfte att härigenom största möjliga antal konkurrerande anbud skall erhållas. Ett frångående av auktionsförfarandet — innebärande att köpeskillingen fastställs utan hänsynstagande till vid försäljningstillfället rådande efterfrågan — skulle i många fall kunna befaras medföra sämre försäljningsresultat än det som skulle uppnås genom utbudande på offentlig auktion. En ändring av formerna för försäljning av statens järnvägar tillhöriga bostadsfastigheter skulle vidare enligt utskottets mening kunna få följdverkningar inom andra förvaltningsområden. Utskottet, som alltjämt är av samma uppfattning, avstyrker under hänvisning till det anförda även de nu aktuella motionerna.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen till *Järnvägar m. m.* för budgetåret 1968/69 anvisar ett investeringsanslag av 396 600 000 kr.,

2. att riksdagen medger att statens järnvägar i enlighet med vad i statsrådsprotokollet förordats lämnar den garanti som krävs för delägarskap i ett internationellt containerbolag,

3. att riksdagen avslår motionerna I: 113 och II: 157 samt I: 355 och II: 441 ävensom I: 348,

4. att riksdagen avslår motionerna I: 467 och II: 585, I: 598 och II: 746, I: 603 och II: 747 samt II: 158, sistnämnda tre motioner i vad de avser en översyn av de av 1963 års riksdag antagna riktlinjerna för trafikpolitiken och deras verkningar,

5. att riksdagen avslår motionen II: 158 i vad motionen avser uppskov med påbörjande av tredje etappen enligt 1963 års trafikpolitiska beslut,

6. att riksdagen avslår motionerna I: 356 och II: 433,

7. att riksdagen i anledning av motionerna I: 42 och II: 9, I: 111 och II: 156 samt I: 603 och II: 747, sistnämnda båda motioner såvitt nu är i fråga, ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört beträffande nedläggning av järnvägsstationer,

8. att riksdagen avslår motionerna I: 352 och II: 434,

9. att riksdagen avslår motionerna I: 350 och II: 438,

10. att riksdagen avslår motionerna I: 115 och II: 202,

11. att riksdagen avslår motionen II: 740 i vad motionen avser anvisande av särskilt anslag till Ersättning till vissa trafikföretag för upprätthållande av trafikservice i glesbygder,

12. att riksdagen avslår motionerna I: 601 och II: 741,

13. att riksdagen avslår motionerna I: 239 och II: 304,
14. att riksdagen avslår motionen I: 40,
15. att riksdagen avslår motionerna I: 112 och II: 155.

Luftfartsverket

5) Luftfartsverkets anslagsbehov. Kungl. Maj:t har (s. 202—212) föreslagit riksdagen att för budgetåret 1968/69 under luftfartsverkets fond anvisa i statsrådsprotokollet angivet investeringsanslag av 17 300 000 kr.

Ifrågavarande anslag är i gällande riksstat uppfört med 15 300 000 kr. Ramen för medelsförbrukningen har fastställts till 29,7 milj. kr.

I detta sammanhang har utskottet behandlat

dels motionen II: 756 av herrar *Rubin* och *Regnéll* vari hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t redan under innevarande vårriksdag måtte anhålla om att under 1968 få sig förelagt förslag om byggande av en storflygplats på Saltholm och om anläggande av en fast förbindelse över Öresund i Malmö—Köpenhamns-leden,

dels motionen II: 745 av herr *Krönmark* vari föreslagits att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om att på lämpligt sätt föranstalta om en snabb utredning huruvida ett tunnelprojekt av i motionen beskrivet slag kan vara lämpligt som fast förbindelse över Öresund.

Utskottet. Såsom av statsrådsprotokollet framgår har i anledning av markförvärv för den nya flygplatsen i Malmö-området ramen för luftfartsverkets investeringar under innevarande budgetår utökats med 13,5 milj. kr. till 29,7 milj. kr. För nästa budgetår har verket räknat med en total medelsomslutning på 28,1 milj. kr. Då enligt de av fjolårets riksdag antagna riktlinjerna för luftfartsverkets verksamhet kommun och i förekommande fall landsting och enskild intressent skall svara för markkostnader och 37,5 % av kostnader för byggnader och anläggningar inklusive investeringar i radioanläggningar innebär detta att statens del av det totala investeringsbeloppet skulle uppgå till (28,1 — 3,9) 24,2 milj. kr. Departementschefen har ansett medelsförbrukningen böra begränsas till 19,5 milj. kr., motsvarande den statliga andelen av en investeringsvolym om sammanlagt 21,9 milj. kr.

I den sålunda beräknade medelsförbrukningen ingår bl. a. 1,3 milj. kr. för fortsatta arbeten avseende stationsbyggnader och komplettering av byggnadsanläggningar jämte markradaranläggning på Arlanda samt 0,8 milj. kr. för utredningsarbete rörande ny stationsbyggnad och nytt stationsområde därstädes. För arbeten på Torslanda flygplats har upptagits 5,4 milj. kr. och för projektering av banor m. m. på den nya flygplatsen i Malmö-regio-

nen 1,3 milj. kr. För Luleås del är det bl. a. aktuellt med en utvidgning m. m. av stationsplattformen, breddning och förstärkning av bana samt tillbyggnad av stationsbyggnaden. Medel beräknas vidare för belysningsanläggningar för att förbättra inflygnings- och landningsförhållanden på de militära flygfält, som är upplåtna för civil linjefart, samt för radioanläggningar och teleutrustning för Arlanda, Bromma, Bulltofta och Luleå flygplatser.

Under punkten 1 i det föregående har utskottet förklarat sig kunna godta den av Kungl. Maj:t förordade investeringsomslutningen för luftfartsverkets del. Utskottet tillstyrker också den föreslagna fördelningen på olika utgiftsändamål samt anslagsberäkningen.

I motionen II: 756 har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte anhålla om att under 1968 få sig förelagt förslag om byggande av en storflygplats på Saltholm och om anläggande av en fast förbindelse över Öresund i Malmö—Köpenhamns-leden.

Utskottet vill i anledning härav erinra om att från dansk sida ett omfattande utredningsmaterial numera lagts fram rörande bl. a. Köpenhamns lufthamns framtid samt en eventuell flygplats på Saltholm. Vidare har den svenska Öresundsgruppen lagt fram sitt slutbetänkande »Fasta förbindelser över Öresund» (SOU 1967: 54). Motsvarande redovisning har lämnats av den danska Öresundsgruppen. Samtliga nämnda utredningar är f. n. föremål för remissbehandling av svenska myndigheter och organisationer m. fl. Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande har också inom kommunikationsdepartementet särskilda sakkunniga tillkallats med uppdrag att i samarbete med en dansk delegation förbereda regeringsöverläggningar i för Sverige och Danmark gemensamma frågor rörande fast förbindelse över Öresund och storflygplats i Öresunds-regionen. I avvaktan på resultatet av sålunda pågående verksamhet i berörda frågor finner utskottet någon särskild framställning från riksdagens sida av det slag motionärerna förordat ej påkallad. Motionen avstyrks därför.

Ej heller finner utskottet det erforderligt att — på sätt i motionen II: 745 föreslagits — riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om att på lämpligt sätt föranstalta om en snabb utredning huruvida ett tunnelprojekt av i motionen beskrivet slag kan vara lämpligt som fast förbindelse över Öresund. Utskottet anser sig nämligen kunna förutsätta att vid det fortsatta utrednings- och planeringsarbetet för en sådan fast förbindelse de olika tekniska alternativ som i sammanhanget är tänkbara i vederbörlig ordning kommer att prövas. Motionen avstyrks följaktligen.

Under återopande av det anförda hemställer utskottet

1. att riksdagen till *Flygplatser m. m.* för budgetåret 1968/69 anvisar ett investeringsanslag av 17 300 000 kr.,
2. att riksdagen avslår motionen II: 756,
3. att riksdagen avslår motionen II: 745.

Statens allmänna fastighetsfond

6) Byggnadsarbeten för länsstyrelserna. Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (s. 213—214) hemställer utskottet

att riksdagen till *Byggnadsarbeten för länsstyrelserna* för budgetåret 1968/69 anvisar ett investeringsanslag av 900 000 kr.

Statens utlåningsfonder

7) Statens lånefond för den mindre skeppsfarten. Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (s. 215—216) hemställer utskottet

att riksdagen till *Statens lånefond för den mindre skeppsfarten* för budgetåret 1968/69 anvisar ett investeringsanslag av 1 000 kr.

Fonden för låneunderstöd

8) Garanti till Aktiebolaget Aerotransport för 1967/68. Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (s. 217) hemställer utskottet

att riksdagen till *Garanti till Aktiebolaget Aerotransport för 1967/68* för budgetåret 1968/69 anvisar ett investeringsanslag av 7 500 000 kr.

Fonden för förlag till statsverket

9) Förskott till vissa plankostnader m. m. Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (s. 218) hemställer utskottet

att riksdagen till *Förskott till vissa plankostnader m. m.* för budgetåret 1968/69 anvisar ett investeringsanslag av 1 500 000 kr.

Diverse kapitalfonder

Statens vägverks förrådsfond

10) Vägmaskiner m. m. Kungl. Maj:t har (s. 219—223) föreslagit riksdagen att *dels* under statens vägverks förrådsfond för budgetåret 1968/69 anvisa i statsrådsprotokollet angivet investeringsanslag av 50 200 000 kr., *dels ock* medge att statens vägverk lämnas i statsrådsprotokollet angivet beställningsbemyndigande.

Anslaget till förrådsfonden är för innevarande budgetår uppfört med 41 700 000 kr. Ramen för medelsförbrukningen har fastställts till 43 000 000 kr.

Utskottet. För investeringarna i statens vägverks förrådsfond föreslår departementschefen för budgetåret 1968/69 en medelsförbrukningsram av 50 milj. kr., vilket i förhållande till vägverkets förslag innebär en minskning med 10,2 milj. kr. Huvuddelen av investeringarna, eller 40,1 milj. kr., hänför sig till objektgruppen motorfordon och vägmaskiner. För garage- och förrådsbyggnader samt färjor beräknas 4,9 milj. kr. resp. 4,5 milj. kr. samt för diverse och oförutsett 0,5 milj. kr. Med hänsyn till arbetsmarknadsläget bör enligt departementschefens mening igångsättningen av nya husbyggnadsföretag under budgetåret 1968/69 i första hand avse företag i Västerbottens län.

Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag rörande investeringarna i förrådsfonden för budgetåret 1968/69. Vad departementschefen i övrigt anfört och förordat har inte gett utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande. Utskottet tillstyrker sålunda föreslagen medelsanvisning av 50,2 milj. kr. samt att statens vägverk erhåller ett i förhållande till innevarande budgetår oförändrat beställningsbemyndigande om 26 milj. kr. för leveranser till maskincentralförrådet under budgetåret 1970/71.

Under åberopande av det anförda hemställer utskottet

1. att riksdagen till *Vägmaskiner m. m.* för budgetåret 1968/69 anvisar ett investeringsanslag av 50 200 000 kr.,
2. att riksdagen medger att statens vägverk lämnas i statsrådsprotokollet angivet beställningsbemyndigande.

Sjöfartsverkets fond

11) *Sjöfartsmateriel m. m.* Kungl. Maj:t har (s. 223—228) föreslagit riksdagen att *dels* under sjöfartsverkets fond för budgetåret 1968/69 anvisa i statsrådsprotokollet angivet investeringsanslag av 25 700 000 kr., *dels ock* medge att sjöfartsstyrelsen lämnas i statsrådsprotokollet angivet beställningsbemyndigande.

Anslaget till sjöfartsverkets fond är för innevarande budgetår uppfört med 18 900 000 kr. Ramen för medelsförbrukningen har fastställts till 19 900 000 kr.

I detta sammanhang har utskottet behandlat

dels de likalydande motionerna I: 63 av herr *Sundin* och II: 160 av herr *Nilsson* i Tvärålund och *Eriksson* i Bäckmora vari hemställts att riks-

dagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om en skyndsam utredning i syfte att kraftigt utöka den svenska isbrytarflottans kapacitet,

dels motionen II: 58 av herr *Westberg* vari hemställdes att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsam utredning samt förslag angående frågan om byggandet av ytterligare en isbrytare,

dels de likalydande motionerna I: 466 av herr *Harald Pettersson m. fl.* och II: 436 av herr *Hylltander m. fl.* vari hemställdes att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära en skyndsam utredning om möjligheterna att utbygga Göta kanals västgötalinje,

dels motionen I: 594 av herr *Ferdinand Nilsson* vari hemställdes att förslagsvis 200 000 kr. ställs till sjöfartsstyrelsens förfogande för en teknisk undersökning av möjligheterna att på ekonomiskt mest fördelaktiga sätt förbereda och igångsätta utbyggnaden av Södertälje kanal för stora fartyg enligt i motionen anförda synpunkter, varvid förutsättningen skall vara att kanalombyggnaden i tiden kan samordnas med bebyggelsens tillväxt i detta område.

Utskottet. För investeringarna i sjöfartsverkets fond föreslår departementschefen för budgetåret 1968/69 en medelförbrukningsram av 24,9 milj. kr. eller 5 milj. kr. mer än vad som beräknats för innevarande budgetår. Härav belöper 8,8 milj. kr. på objektgruppen sjösäkerhet och 0,9 milj. kr. på utrustning för sjömätning. För muddermateriel m. m. beräknas 0,1 milj. kr. Under objektgruppen isbrytning tas upp ett belopp av 15 milj. kr. för den nya isbrytaren, vilken beräknas kunna sättas i tjänst vintern 1969—1970. För diverse och oförutsett föreslås ett belopp av 0,1 milj. kr.

Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag rörande investeringarna i sjöfartsverkets fond för budgetåret 1968/69. Vad departementschefen i övrigt anfört och förordat har inte gett utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande. Utskottet tillstyrker sålunda föreslagen medelsanvisning av 25,7 milj. kr. samt att sjöfartsstyrelsen erhåller ett i förhållande till innevarande budgetår oförändrat beställningsbemyndigande av 5 milj. kr. för leveranser av sjöfartsmateriel under budgetåret 1970/71.

Vidkommande vissa motionsledes väckta frågor får utskottet anföra följande.

I de likalydande motionerna I: 63 och II: 160 har hemställdes att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om en skyndsam utredning i syfte att kraftigt utöka den svenska isbrytarflottans kapacitet. Vidare har i motionen II: 58 begärts en skyndsam utredning samt förslag angående frågan om byggandet av ytterligare en isbrytare.

Såsom motionärerna själva framhållit har vid fjolårets riksdag byggandet av en ny havsisbrytare beslutats. Kontrakt har numera tecknats med ett finskt företag om leverans av fartyget vid årsskiftet 1969—1970. Beträffande behovet av ytterligare isbrytarkapacitet anser sig utskottet kunna förut-

sätta att frågan härom fortlöpande prövas av sjöfartsstyrelsen i samråd med övriga berörda myndigheter och intressenter samt att i anledning härav eventuellt erforderliga åtgärder vidtages. Slutligen må nämnas att enligt direktiven för hamnutredningen denna bl. a. har att undersöka och lägga fram förslag rörande en ändamålsenlig uppläggning av vintersjöfarten på Norrland och därmed sammanhängande frågor. Under hänvisning till det anförda finner utskottet några särskilda åtgärder från riksdagens sida f. n. ej påkallade och avstyrker därför motionerna i fråga.

I motionerna I: 466 och II: 436 har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär en skyndsam utredning om möjligheterna att utbygga Göta kanals västgötadel. Kanaltrafikutredningen har i sitt nyligen framlagda betänkande »Vänerns och Vätterns förbindelser med havet» (SOU 1967: 32—33) även behandlat detta spörsmål. Betänkandet är f. n. föremål för remissbehandling. Vid sådant förhållande kan utskottet inte finna det vara motiverat att från riksdagens sida nu begära en ny utredning i ämnet och avstyrker därför motionerna.

Ej heller kan utskottet tillstyrka att — på sätt i motionen I: 594 föreslagits — särskilda medel ställs till sjöfartsstyrelsens förfogande för en teknisk undersökning av möjligheterna att på ekonomiskt mest fördelaktiga sätt förbereda och igångsätta utbyggnaden av Södertälje kanal för stora fartyg enligt vissa i motionen anförda synpunkter. En av sjöfartsstyrelsen redan verkställd utredning rörande bl. a. utbyggnaden av Södertälje kanal är nämligen, efter remissbehandling i vederbörlig ordning, f. n. föremål för beredning inom Kungl. Maj:ts kansli. Under hänvisning härtill avstyrker utskottet motionen i fråga.

Utskottet hemställer slutligen

1. att riksdagen till *Sjöfartsmateriel m. m.* för budgetåret 1968/69 anvisar ett investeringsanslag av 25 700 000 kr.,
2. att riksdagen medger att sjöfartsstyrelsen lämnas i statsrådsprotokollet förordat beställningsbemyndigande,
3. att riksdagen avslår motionerna I: 63 och II: 160 samt II: 58,
4. att riksdagen avslår motionerna I: 466 och II: 436,
5. att riksdagen avslår motionen I: 594.

Stockholm den 12 mars 1968

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

Vid ärendets slutbehandling inom utskottet har närvarit

från första kammaren: herrar Näsström (s), Gillström (s), Birger Andersson (s), Virgin (h), Ivar Johansson (cp), Fritz Persson (s), fru Wallentheim (s), herrar Kaijser (h), Mårtensson (s), Bengtson (cp), Bertil Petersson (s), Hjorth (s), Edström (fp), Eric Gustaf Peterson (fp) och Strandberg (h) samt

från andra kammaren: herrar Bohman (h), Karlsson i Olofström (s), Mattsson (cp), Gustafsson i Skellefteå (fp), Lindholm (s), Johansson i Norrköping (s), Gustafsson i Kårby (cp), Cassel (h), Lindahl (s), Tobé (fp), Fagerlund (s), fru Holmberg (s), herrar Blomkvist (s), Westberg (fp) och Gustavsson i Ängelholm (s).

Reservationer

vid punkten 4 (Statens järnvägars anslagsbehov)

a) av herrar *Gustafsson* i Skellefteå (fp) och *Tobé* (fp) som anser att det stycke i utskottets yttrande på s. 14 som börjar med »Då indragning» och slutar med »föranledda förslag» bort ha följande lydelse:

»Utskottet kan vidare i princip godtaga den av departementschefen angivna uppdelningen av beslutsfattandet i nedläggningsärenden nämligen så att Kungl. Maj:t beslutar om nedläggning av trafiken på viss järnvägslinje medan SJ beslutar om indragande av enskilda stationer och tåg. En systematisk indragning av en serie av stationer på viss järnvägslinje vill emellertid utskottet i enlighet med motionerna jämställa med nedläggning av trafiken på viss järnvägslinje. Som följd härav anser utskottet att förslag om sådan indragning av serier av stationer bör i fråga om kontakt med allmänheten, kommunala organ och länsorgan handhas efter det mönster som utbildat sig för behandlingen av förslag om nedläggande av viss järnväg (se SU 1966: 146). Det slutliga beslutet bör därefter fattas av Kungl. Maj:t som har större möjligheter att bedöma de samhällsekonomiska följderna utav ett indragningsbeslut och inte bara tar i betraktande SJ som företag.»

b) av herrar *Ivar Johansson* (cp), *Bengtson* (cp), *Edström* (fp), *Eric Gustaf Peterson* (fp), *Mattsson* (cp), *Gustafsson* i Skellefteå (fp), *Gustafsson* i Kårby (cp) och *Westberg* (fp) som anser att utskottet bort tillstyrka motionerna I: 352 och II: 434 och att därför

dels det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 14 börjar med »I sitt» och på s. 15 slutar med »riksdagens åtgärd» bort ha följande lydelse:

»I den av riksdagen år 1963 antagna propositionen nr 191 angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken uttalade föredragande departementschefen bl. a., att transportmedel i rimlig omfattning måste stå till

förfogande också för transportbehov, som inte tillgodoses med individuella transportmedel och som är alltför ringa såsom underlag för en självbärig allmän transporttjänst. Glesbygdernas transportförsörjning framstode härvid såsom ett väsentligt problem, vars lösning förutsatte insatser från det allmännas sida. Att kollektiv trafik i sådana bygder ofta inte kunde bedrivas med lönsamhet finge inte leda till en utarmning på kommunikationernas område.

Statsmakternas ekonomiska insatser till förmån för transportförsörjningen har emellertid hittills begränsats till de ersättningar, som årligen utgått till SJ för drift av icke lönsamma järnvägslinjer och till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer. För det förra ändamålet föreslås i årets statsverksproposition ett anslag på 205 milj. kr. och för det senare på 9 milj. kr. Sådana ersättningar utgick även före 1963 års trafikpolitiska beslut. SJ får på detta sätt i princip full täckning för driftunderskotten på de trafiksvaga bandelarna, medan ersättningarna till busstrafikföretagen endast täcker en mindre del av de redovisade underskotten. Detta betyder för busslinjetrafikens del att fortsatt avveckling av den mest olönsamma trafiken måste ske. I motsats till vad som gäller beträffande nedläggning av järnvägslinjer finns här emellertid inte ens någon fastställd ordning för prövning av avvecklingens konsekvenser för de drabbade områdena. Aktiviteten på det trafikpolitiska området bör, såsom framhölls i den förenämnda propositionen om riktlinjer för trafikpolitiken, samordnas med lokaliseringpolitiken bl. a. just när det gäller att upprätthålla olönsam järnvägs- och landsvägstrafik. Därför är det också nödvändigt att statsmakterna förbehåller sig möjligheten att befrämja en anpassning av transportapparaten till de rikspolitiska intressena. Det är vidare, som motionärerna framhållit, uppenbart att trafikens ändamålsenliga ordnande inte utan vidare låter sig förenas med kommunernas, kommunblockens eller länens administrativa gränser. För samordning av olika behov och intressen torde därför krävas centralt överinseende. Slutligen bör frågan om särskilda ekonomiska insatser för upprätthållande av olönsam trafik kunna prövas centralt med hänsyn till den konkurrenslikställighet mellan olika trafikgrenar, som är en av grundförutsättningarna i det trafikpolitiska systemet. Det föreligger enligt utskottets uppfattning eljest risk för att särskilda lokala insatser för stödjande av viss kollektivtrafik i ett område kan komma i konflikt med intresset att all kollektivtrafik, som berör området, får arbeta under likartade konkurrensförutsättningar för att tillfredsställande trafikservice skall kunna upprätthållas på ett ändamålsenligt och billigt sätt även utanför området.

Under hänvisning till det anförda och då riksdagens tidigare gjorda uttalanden i dessa frågor enligt utskottets uppfattning inte i tillräcklig grad resulterat i aktiva åtgärder från Kungl. Maj:ts sida tillstyrkes de nu förevarande motionerna i ämnet.»

dels utskottets hemställan under 8. bort ha följande lydelse:

»8. att riksdagen med bifall till motionerna I: 352 och II: 434 hos Kungl. Maj:t hemställer om utredning och förslag i syfte att stimulera och samordna arbetet med upprättande av regionala transportförsörjningsplaner och på grundval av dessa belysa behovet av insatser från det allmänna för att trygga en tillfredsställande transportförsörjning.»

c) av herr *Strandberg* (h).