

## Nr 191

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

(4:e avd.)

#### **Motionerna**

I de likalydande motionerna I: 54 av herr Skårman och II: 62 av herr Westberg i Ljusdal m. fl. har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om en omprövning av de trafikpolitiska frågorna, varefter riksdagen bör beredas tillfälle att på nytt ta ställning till dem.

I de likalydande motionerna I: 483 av herrar Helge Karlsson och Thorle Nilsson samt II: 844 av herrar Rask och Fridolfsson i Rödeby har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t, med beaktande av vad i motionerna anförts, måtte anhålla om att en parlamentarisk utredning tillsättes med uppdrag att från sociala, trafiksäkerhets- och samhällsekonomiska synpunkter bedöma trafikpolitikens fortsatta utformning.

I de likalydande motionerna I: 716 av herr Ove Karlsson och fru Grethe Lundblad samt II: 850 av herr Sörenson m. fl. har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om översyn och förslag i syfte att på sätt som i motionerna anförts skyndsamt skapa ett rimligare konkurrensläge för SJ och därigenom en för samhället bättre trafikekonomi i avvaktan på av vägkostnadsutredningen föranledda beslut.

I motionen II: 835 av herr Lundberg har, såvitt nu är i fråga, hemställts att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om att regeringen, under ledning av kommunikationsdepartementet och efter samråd med och hänsyn till personalorganisationerna, polisen, järnvägsstyrelsen, vägorganisationer, Landsorganisationen och Arbetsgivareföreningen, företager en allmän och skyndsam genomgång och prövning av hur organisation, personalfrågor, tekniska hjälpmedel, säkerhetsfrågor m. m. bäst kan ordnas och utformas inom hela kommunikationssektorn, att Kungl. Maj:t snarast lämnar en redovisning av inventeringen jämte därav föranledda förslag och att större och kostnadskrävande indirekta beskattningar av bilismen skall föreläggas riksdagen för prövning och beslut och inte utfärdas av riksdagen underordnade verk.

I de likalydande motionerna I: 703 av herr Axel Andersson m. fl och II: 846 av herr Sellgren m. fl. har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att en långtidsutredning rörande samordning av landsvägs- och järnvägstransporter kommer till stånd.

I motionen I: 715 av herr Per Jacobsson har yrkats att riksdagen måtte besluta att hemställa hos Kungl. Maj:t att tillsätta en parlamentarisk beredning för översyn av statens järnvägars trafikekonomiska planering med beaktande av de synpunkter som anförts i motionen.

I de likalydande motionerna I: 727 av herr Stefanson m. fl. och II: 554 av herr Sellgren m. fl. har hemställts att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära en ny järnvägskostnadsutredning, som med anlitande av fristående experter utreder järnvägarnas lönsamhetsförhållanden från såväl företags-ekonomiska som samhällsekonomiska utgångspunkter samt att riksdagen uttalar att i avvaktan på en sådan utredning ytterligare järnvägsnedläggningar bör undvikas.

I de likalydande motionerna I: 736 av herr Werner och II: 845 av fru Ryding m. fl. har yrkats att riksdagen beslutar att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om att ett program omgående utarbetas i syfte att uppnå en medveten styrning av de tunga och långväga transporterna till järnvägarna.

I de likalydande motionerna I: 209 av herr Bengtson m. fl. och II: 244 av herr Hedlund m. fl. har hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala att ytterligare nedläggningar av järnvägar inte må företas förrän resultatet av i motionerna begärd översyn föreligger.

I de likalydande motionerna I: 722 av herrar Johan Olsson och Axel Georg Pettersson samt II: 553 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.

I motionen I: 210 av herr Berglund har, såvitt nu är i fråga, hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär förslag om statligt stöd till investeringar i anläggningar och fordon för kollektivtrafik.

### Utskottet

I sitt utlåtande nr 167 vid fjolårets riksdag behandlade utskottet — i anledning av en rad motioner i ämnet — ingående de trafikpolitiska frågorna. Efter en redogörelse för innebörden av 1963 års beslut rörande den statliga trafikpolitiken m. m. samt den omfattande utredningsverksamheten på om-

rådet framhölls därvid att flera för bedömningen av hithörande frågor viktiga utredningar alltjämt pågick. Av dessa nämndes särskilt vägkostnads-, vägplane-, bilskatte- och bussbidragsutredningarna samt utredningen om företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken. I avvaktan på bl. a. utredningsarbetets slutförande samt en ytterligare analys av erfarenheterna från genomförandet av de båda första etapperna i det trafikpolitiska reformprogrammet ansågs det inte möjligt att med någon större säkerhet överblicka utvecklingen i berörda hänseenden. Motionsledes framförda yrkanden om en översyn och omprövning av 1963 års trafikbeslut avstyrktes under hänvisning härtill. Utskottet ansåg det emellertid vara synnerligen angeläget att utredningarnas bedömningar och förslag snarast möjligt blir tillgängliga. Vidare utgick utskottet från att Kungl. Maj:ts successivt följer upp och samordnar utredningsarbetet samt låter verkställa de kompletterande analyser som erfordras för att efter hand förbättra underlaget för det trafikpolitiska handlandet.

I anslutning härtill uttalade utskottet sitt fasthållande vid de grundläggande principerna för 1963 års beslut. Utskottet framhöll dock att trafikpolitiken självfallet inte får ses som en isolerad fråga samt att *tillämpningen och uppföljningen av principerna* måste anpassas till utvecklingen på olika områden och till samhällsplaneringen i övrigt. Det vore 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 borde beaktas inte blott de skilda trafikgrenarnas lönsamhet och kostnadsansvar var för sig utan även deras inbördes beroende av varandra samt den totala samhälls-ekonomiska effekten vid olika transportalternativ. Målet skulle vara att i överensstämmelse med riksdagens beslut för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till ur samhälls-ekonomisk synpunkt lägsta möjliga kostnader. Hänsyn borde 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 följd-kostnader härav som samhället har att bestrida i annan ordning borde beaktas.

Utskottet, som alltjämt är av samma uppfattning, vill i sammanhanget erinra om att vägplaneutredningen numera lagt fram sitt betänkande Vägplan 1970 (SOU 1969: 56 och 57) i anledning varav — i årets statsverksproposition — förslag från Kungl. Maj:ts sida aviserats till 1971 års riksdag. Bilskatteutredningen har lagt fram betänkandet Fordonsbeskattningen (SOU 1969: 45), som föranlett proposition nr 138, samt betänkandet Kilometerbeskattning (SOU 1970: 36). De övriga utredningarna har ännu ej avgivit några betänkanden. Utskottet vill också erinra om det av riksdagen under dess vårsession fattade beslutet om transportstöd som regionalpolitiskt medel (prop. 84, SU 105, rskr. 271) samt om det nyligen fattade

beslutet om riktlinjer för lots- och fyrväsendets organisation och för statliga sjöfartsavgifter (prop. 119, SU 143, rskr. 347). Vidare må nämnas att den trafikpolitiska delegationen avgivit en den 4 maj 1970 dagtecknad promemoria — rörande verkningarna av de redan genomförda delarna av det trafikpolitiska reformprogrammet — samt skrivelse samma dag med förslag om vissa ändringar i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. i fråga om taxor i yrkesmässig biltrafik. Sakkunniga har av chefen för kommunikationsdepartementet också tillkallats att ingå i en särskild arbetsgrupp för att leda utarbetandet av modellplan för regional trafikplanering. Planeringen syftar till att länsvis kartlägga utvecklingen av trafikbehoven och samspelet mellan olika trafikgrensresurser vid tillgodosendandet av dessa behov. Avsikten är därmed att förbättra betingelserna för att åstadkomma en godtagbar kommunikationsservice. Arbetsgruppen skall i en första etapp utarbeta preliminära riktlinjer för en sådan planering. I en andra etapp kommer dessa preliminära riktlinjer att läggas till grund för en modell- och försöksplanering i ett par län. Som ett tredje led kommer därefter utarbetandet av en mera definitiv modell för regional trafikplanering som skall underlätta planeringsarbetet på regional nivå. Utskottet förutsätter att utredningsarbetet bedrivs med största möjliga skyndsamhet.

I vad avser trafikproblemen i glesbygderna må här också erinras om den modellplanering som tidigare utförts i kommunikationsdepartementets regi beträffande lokal trafikservice för Vilhelmina kommun. Avsikten är att planeringen skall tjäna som modell för andra kommuner med liknande trafikförsörjningsproblem. Kostnader för sådan trafikservice beaktas vid prövning av framställningar om extra skatteutjämningsbidrag.

Under hänvisning till vad i det föregående anförts finner sig utskottet inte heller nu kunna tillstyrka att — på sätt i motionerna I: 54 och II: 62 förordats — riksdagen hos Kungl. Maj:t gör en särskild framställning om en *omprövning* av de trafikpolitiska frågorna. Av samma skäl avstyrker utskottet motionerna I: 483 och II: 844 om tillsättande av en *parlamentarisk utredning* rörande trafikpolitikens utformning samt I: 716 och II: 850 om *viss översyn* i syfte att skapa en bättre konkurrenssituation för SJ och därigenom en för samhället bättre trafikekonomi. I anslutning härtill må erinras om de under senare år intensifierade ansträngningarna från SJ:s sida att genom skilda taxeåtgärder samt olika kombinationer av såväl varusom personbefordran öka sin andel av transportmarknaden.

I motionerna I: 209 och II: 244 har yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalar att *ytterligare nedläggningar* av järnvägar inte må företas förrän resultatet av tidigare av riksdagen begärd översyn föreligger. Vidare har i motionerna I: 727 och II: 554 framhållits att de *vägledande principerna för kostnadsberäkningarna* i de separatredovisningar av statens järnvägars trafiksvaga bannät som utförs vart tredje år går tillbaka till

1942 års järnvägskostnadsutredning och därmed skulle vara föråldrade. Under hänvisning bl. a. härtill har hemställts att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära en ny järnvägskostnadsutredning som med anlitan­de av fristående experter utreder järnvägarnas lönsamhetsförhållanden från såväl företagsekonomiska som samhällsekonomiska utgångspunkter samt att riksdagen uttalar att i avvaktan på en sådan utredning ytterligare järnvägsnedläggningar bör undvikas.

Utskottet vill i anledning härav hänvisa till den förenämnda arbetsgruppen för utarbetandet av modellplan för regional trafikplanering och dess uppdrag. I avvaktan på resultatet av gruppens arbete och för möjliggörandet av en förutsättningslös prövning av olika trafikalternativ inom skilda regioner är det enligt utskottets uppfattning angeläget att uppkommande frågor om järnvägsnedläggelser bedöms med stor försiktighet. Redan enligt 1963 års trafikbeslut får f. ö. nedläggningsfrågor inte bedömas från enbart järnvägsekonomiska synpunkter utan skall avgöras med beaktande även av olika sociala och näringspolitiska aspekter.

Vad speciellt beträffar de av 1942 års järnvägskostnadsutredning fastlagda principerna har enligt vad utskottet erfarit dessa principer inte ansetts innebära några svårigheter vid det granskningsarbete som av Kungl. Maj:t särskilt utsedda sakkunniga utfört åren 1963, 1966 och 1969.

Slutligen må i sammanhanget nämnas att inom statsrevisionen nyligen igångsatts en undersökning i syfte att utröna i vad mån SJ:s driftsresultat faktiskt förbättrats på grund av hittills genomförda nedläggningar.

Under hänvisning till det anförda och då härigenom motionärernas syften i väsentliga delar synes tillgodosedda finner utskottet motionerna inte böra föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Med hänsyn till innebörden av det trafikpolitiska reformprogrammet och i avvaktan på resultatet av pågående utredningsarbete m. m. kan utskottet ej heller finna det påkallat att, såsom i motionen I: 715 yrkats, riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om tillsättandet av en *parlamentarisk beredning* för översyn av statens järnvägars trafikekonomiska planering. Det samma gäller yrkandet i motionerna I: 703 och II: 846 om en *långtidsutredning* rörande samordning av landsvägs- och järnvägstransporter. I sammanhanget må nämnas att enligt vad utskottet erfarit sedan någon tid tillbaka ett omfattande samarbete pågår mellan statens järnvägar och vägverket m. fl. beträffande planeringen av trafikens och transporternas ordnande inom skilda områden.

Av samma skäl avstyrks yrkandet i motionerna I: 736 och II: 845 att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om att ett program omgående utarbetas i syfte att uppnå en medveten *styrning* av de tunga och långväga transporterna till järnvägarna.

I motionen II: 835 har bl. a. begärts en allmän och skyndsam genomgång och prövning av hur organisation, personalfrågor, tekniska hjälpmedel och säkerhetsfrågor m. m. bäst kan ordnas och utformas inom hela kommunikationssektorn. I anledning härav må framhållas att under senare år — efter utredning i vederbörlig ordning — inom den statliga förvaltningen omorganisation av vissa trafikverk ägt rum. Sålunda har sjöfartsverket, vägverket och luftfartsverket fått ändrad organisation bl. a. för att på ett effektivare sätt kunna verka i enlighet med de av statsmakterna uppdragna riktlinjerna för den nya trafikpolitiken. Riksdagen har numera också — såsom förut nämnts — fattat beslut rörande lotsorganisationens utformning samt sjöfartsavgifterna. Beträffande hamnväsendet har hamnutredningen lagt fram principbetänkandet *De svenska hamnarna* (SOU 1969: 23). Inom trafiksäkerhetsområdet har med ingången av år 1968 statens trafiksäkerhetsverk tillkommit som ansvarig myndighet, och en speciell arbetsgrupp har tillsatts för att överarbeta och komplettera de förslag som framlagts av 1964 års transportforskningsutredning. En rad åtgärder har f. ö. vidtagits i syfte att åstadkomma ökad fordonskontroll och trafiksäkerhet m. m. Såsom förut berörts pågår dessutom ytterligare utredningsverksamhet på området i fråga.

Av det anförda framgår att motionärens nu berörda yrkande i väsentliga delar redan får anses tillgodosett. I motionen har vidare begärts ett uttalande att större och kostnadskrävande indirekta beskattningar av bilismen skall föreläggas riksdagen för prövning och beslut och inte tillkomma efter beslut av riksdagen underordnade verk. Då utskottet ej kan finna grundad anledning föreligga att från riksdagens sida göra ett sådant uttalande avstyrks motionen jämväl i denna del. Vad speciellt beträffar den av trafiksäkerhetsverket och bilprovningsanstalterna bedrivna inspektions- och kontrollverksamheten vill utskottet understryka det värde denna har ur trafiksäkerhetsynpunkt. Vidare må nämnas att den höjning av avgiften för kontrollbesiktning som under innevarande år skett föranletts av särskilda åtgärder med avseende å kontrollen av fordonens avgassystem m. m. och helt torde vara i överensstämmelse med statsmakternas intentioner på detta område.

I motionerna I: 722 och II: 553 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 exempelvis tillämpas vid behandling av nedläggningsärenden 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. Härvid diskuteras bl. a. servicefrågor, former för ersättningstrafik samt behov av vägförbättringar och andra åtgärder som kan visa sig nödvändiga. Enligt utskottets senast i dess utlåtande nr 167 vid fjolårets

riksdag deklarerade uppfattning torde angivna förfaringssätt 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 sitt förenämnda utlåtande även understrukit den roll bl. a. länsstyrelserna i samverkan med andra regionala och lokala organ m. fl. naturligen bör ha i samband med bl. a. trafikplaneringen. Med den ändrade organisation av länsstyrelserna som gäller fr. o. m. den 1 juli 1971 torde f. ö. lekmannainflytandet på denna planering öka.

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 frågan om järnvägskommunikationernas ordnande. Med beaktande av det sålunda anförda finner utskottet motionerna inte böra föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motionen I: 210 har — såvitt nu är i fråga — hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär förslag om statligt stöd till *investeringar i anläggningar och fordon för kollektivtrafik*. Såsom motionären själv därvid framhållit utgår redan i viss omfattning statsbidrag till kollektivtrafikens utbyggnad genom de möjligheter som för vägverket föreligger att bevilja bidrag till kostnaderna för vissa arbeten i samband med byggande av tunnelbanor. Att utöka denna bidragsgivning att omfatta anläggningar för kollektivtrafik i dess helhet samt fordon härför skulle uppenbarligen medföra långtgående konsekvenser i såväl ekonomiska som andra hänseenden. Med beaktande bl. a. härav är utskottet för sin del inte berett att tillstyrka att från riksdagens sida en framställning i ämnet göres hos Kungl. Maj:t. Motionen avstyrkes följaktligen i berörda del.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen avslår motionerna I: 54 och II: 62,
2. att riksdagen avslår motionerna I: 483 och II: 844,
3. att riksdagen avslår motionerna I: 716 och II: 850,
4. att riksdagen avslår motionerna I: 209 och II: 244,
5. att riksdagen avslår motionerna I: 727 och II: 554,
6. att riksdagen avslår motionen I: 715,
7. att riksdagen avslår motionerna I: 703 och II: 846,
8. att riksdagen avslår motionerna I: 736 och II: 845,
9. att riksdagen avslår motionen II: 835 i vad den hänvisats till statsutskottet,
10. att riksdagen avslår motionerna I: 722 och II: 553,

11. att riksdagen avslår motionen I: 210 i vad den avser statligt stöd till investeringar i anläggningar och fordon för kollektivtrafik.

Stockholm den 17 november 1970

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

---

Vid ärendets slutbehandling inom utskottet har närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Bohman (m), Axel Andersson (fp), Rikard Svensson (s), Ivar Johansson (cp), fru Wallentheim (s), herrar Mårtensson (s), Per Jacobsson (fp), Bertil Petersson (s), Herbert Larsson (s), Hjorth (s), Rönnberg (s), Eric Peterson (fp), fru Lilly Ohlsson (s), herrar Strandberg (m) och Johan Olsson (cp) samt

från a n d r a kammaren: herrar Karlsson i Olofström (s), Almgren (s), Mellqvist (s), Eliasson i Sundborn (cp), Gustafson i Göteborg (fp), Nordstrandh (m), Johansson i Norrköping (s), Nilsson i Tvärålund (cp), Gustafsson i Uddevalla (s), Källstad (fp), Cassel (m), Jönsson i Arlöv (s), Dahlgren (cp), Zachrisson (s) och Lindberg (s).

---

### Reservationer

1. av herr Per Jacobsson (fp)
2. av herr Johan Olsson (cp)
3. av herr Eliasson i Sundborn (cp).