

Nr 982

Av herr Hedlund m. fl., i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 191, angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.*

(Lika lydande med motion nr 820 i Första kammaren)

I proposition nr 191 föreslås en nyorientering av den statliga trafikpolitiken. Som mål anges att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former som medger företagsmässig effektivitet och sund utveckling av transportapparaten. I detta syfte föreslås att trafiken på den lönsamma delen av järnvägsnätet skall bedrivas under affärsmässiga former i konkurrens med annan trafik. Trafiken på den icke lönsamma delen av järnvägsnätet skall nedläggas i viss utsträckning. Till den del den upprätthålles skall det allmänna lämna kompensation för förlusterna. Likaså förutsättes att stöd av allmänna medel skall utgå även framgent till icke lönsam buss- och bilinjetrafik. I fråga om den yrkesmässiga biltrafiken förutsättes att behovsprövningen såvitt gäller godstrafik successivt skall liberaliseras och slutligen avvecklas, medan en prövning och tillståndsgivning av nuvarande typ förutsättes kvarstå i fråga om yrkesmässiga persontransporter.

Propositionens allmänna riktlinjer, som ansluter till förslag av 1953 års trafikutredning, har på det hela taget fått ett gynnsamt mottagande hos remissinstanserna och bör kunna läggas till grund för en trafikpolitisk reform. Enligt vår mening bör dock vissa spörsmål ägnas ytterligare prövning innan definitiv ståndpunkt kan tagas i vissa avseenden. Särskild uppmärksamhet måste ägnas trafikförsörjningen i de delar av landet där den nu är otillfredsställande eller olönsam. Till denna del innebär propositionen endast den ändringen att SJ skall kompenseras för förluster på de trafiksvaga banorna och att bidrag av statsmedel skall utgå även till statliga företag för förlustbringande busstrafik på landsbygden. Något förslag till förbättringar eller någon närmare och konstruktiv behandling av frågan hur en tillfredsställande och effektiv trafikförsörjning bäst skall kunna uppnås och upprätthållas i dessa områden förekommer inte, vilket måste sägas vara en anmärkningsvärd brist.

I fråga om konkurrensförhållandena mellan järnvägstrafik och bilburen trafik innebär propositionen ett ändrat utgångsläge i förhållande till vad som nu gäller. Järnvägstrafiken får sålunda ett förbättrat utgångsläge till följd av att trafiken på det lönsamma affärsbanenätet skall bedrivas rent

affärsmässigt och förlusterna jämte kapitalkostnader för trafiken på de icke lönsamma bandelarna skall bestridas av allmänna medel. Det är inte klarlagt vilka följderna kommer att bli av att den konkurrensinriktade trafikpolitiken kommer att inledas under dessa ändrade konkurrensbetingelser. Det finns därför skäl att uppmärksamt följa utvecklingen i detta avseende för att kunna förebygga eventuellt ur allmän synpunkt menliga förskjutningar. På det hela taget synes dock dessa utgångsförutsättningar kunna anses skäligen avvägda.

Betydelsefulla frågor, som inom en relativt nära framtid kan påverka den nämnda konkurrensbalansen, är dock olösta. Ytterligare överväganden skall sålunda förekomma beträffande SJ:s kapital- och pensionskostnader m.m., och i fråga om beskattningen av vägtrafiken har riksdagen under senare år hänvisat till att denna beskattningsutformning hänskjutits till trafikutredningen. Leder dessa olika överväganden t.ex. till att järnvägsföretagets konkurrensbetingelser avsevärt försämrats kan följden bli att trafiken på en ännu större del av järnvägsnätet blir olönsam med ytterligare nedläggningar och större bidrag av allmänna medel som följd. Skulle å andra sidan betingelserna försämrats för den biltrafik som närmast konkurrerar med järnvägstrafiken, dvs. främst tyngre trafik, kan följden bli betydande transportfördyringar och menliga verkningar i områden som saknar järnväg, varjämte de för näringslivet värdefulla dörr-till-dörr-transporterna över huvud taget skulle hämmas. Man finge i så fall sannolikt också räkna med att allmänna medel i ökad utsträckning finge ställas till förfogande för bidrag till icke lönsam buss- och billinjetrafik utan att någon trafikpolitisk förbättring därigenom skulle komma till stånd.

Den åsyftade konkurrensbalansen är således av stor betydelse då det gäller att uppnå det trafikpolitiska, av samhällsekonomiska och näringspolitiska skäl etc. dikterade trafikpolitiska målet att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning. Den bör därför inte rubbas av andra skäl än att främja uppnåendet av det trafikpolitiska målet. Härav följer att t.ex. järnvägsföretagets kapital- och pensionskostnader m.m. rimligen inte kan avgöras från samma utgångspunkter som gäller för övriga affärsverk utan under hänsynstagande till effekten på trafikförsörjningen i dess helhet. Inte heller kan vägtrafikbeskattningens utformning ses enbart som en avvägningsfråga inom bilismen. Dess verkan för den biltrafik som främst konkurrerar med järnvägstrafiken och därmed för konkurrensbalansen måste i hög grad vara vägledande. Möjligheten att nå en god lösning på samtliga dessa avvägningsfrågor, som således gäller förutsättningarna för den företagsmässiga konkurrensen, skulle öka om frågorna så långt möjligt avgöres i ett sammanhang så att den sammantagna effekten kan överblickas.

Såsom nämnts saknas i propositionen ett mera konstruktivt grepp på hur

frågan om trafikförsörjningen i områden med relativt svagt underlag bäst skall lösas. Att stödet till trafiksvaga järnvägs- och billinjer skall utgå även framgent, ehuru delvis i annan form än nu, är givetvis av värde. Detta får dock inte hindra att man vidtager de åtgärder i övrigt som syftar till största möjliga utbyte av de resurser som sammantaget satsas på trafiken i dessa områden. Åtgärder av denna art bör gälla kollektiv trafik för persontransport men måhända i ännu högre grad stycke- och godstrafiken.

Sistnämnda fråga berördes i de vid vårriksdagen behandlade motionerna I: 422 och II: 512. I dessa yrkades på utredning av frågan om uppbyggnad av en effektiv stycke- och godstrafikorganisation genom samverkan mellan statens järnvägar och den enskilda företagsamheten inom trafik- och transportbranschen. I anledning av detta yrkande framhöll statsutskottet följande i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 9.

Vidkommande åter deras hemställan om utredning av vissa med här ifrågavarande verksamhet sammanhängande frågor förutsätter utskottet att riksdagen i samband med prövningen av den framtida trafikpolitiken m.m., i fråga varom särskild proposition aviserats, får tillfälle att taga ställning till dessa spörsmål. Med hänsyn härtill finner sig utskottet icke i nu förevarande sammanhang böra pröva desamma och finner därför motionerna i berörda delar icke böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

De berörda spörsmålen har emellertid inte behandlats i förevarande proposition. Ett förnyat aktualiserande synes därför nödvändigt.

Privatbilismens expansion har medfört en relativ minskning av underlaget för de kollektiva persontransporterna. Verkningarna härav har varit särskilt påtagliga i områden med förhållandevis litet och sjunkande befolkningsunderlag. Nedläggningen av buss- och järnvägslinjer har inte endast minskat möjligheterna till personbefordran utan också till stycke- och godstransporter, vilket i åtskilliga fall varit mera kännbart än beträffande personbefordran. För företagen i praktiskt taget alla näringsgrenar är nämligen en viss stycke- och godsservice absolut nödvändig, och också för hushållen är det givetvis angeläget med en sådan service. Det synes ligga helt i linje med den trafikpolitiska målsättningen att pröva vilka åtgärder som kan vidtagas för att åstadkomma förbättringar i dessa avseenden.

Järnvägsstyrelsen har i remissyttrande framhållit, att på många håll torde en tillfredsställande transport- och serviceförsörjning endast kunna åstadkommas genom samarbete mellan de kollektiva transport- och serviceföretag som arbetar i en region. Som replipunkter för uppbyggande av en allmän »sambands- och tjänst» eller »medborgartjänst» kan tjäna de buss-, lastbils-, transport-, förmedlings- och droskbilsföretag samt järnvägs-, post- och telestationer, som finns inom regionen. Dessa järnvägsstyrelsens synpunkter, som f.ö. väl anknyter till riktlinjerna i förut nämnda motioner, bör utgöra

en utgångspunkt vid den närmare prövningen av dessa spörsmål. Även möjligheterna att etablera samverkan med annan trafik än den kollektiva bör uppmärksammas. Åtskilliga transporter inom den icke kollektiva trafiken utföres nämligen i regelbundna, med jämna intervaller återkommande turer. I dessa sammanhang får det anses naturligt att SJ till följd av järnvägsinnehavet svarar för det hela landet omfattande basnätet, medan man i fråga om nätets förgreningar måste anlita olika företag med utgångspunkt från vad som i varje särskilt fall är det mest ändamålsenliga.

En trafikorganisation av detta slag bör planeras områdesvis. Kommunblocken eller de i arbetsmarknadsstyrelsens områdesindelning ingående C-regionerna kan måhända läggas till grund. Planeringen för vart och ett av dylika områden bör ske under medverkan av berörda parter, företrädare för kommunerna, företagen inom trafikbranschen, näringslivet osv., och bör avse såväl trafiken inom områden som dem emellan.

Dessa spörsmål har särskild aktualitet för vissa öar och glesbygder, vilka bör ägnas särskild uppmärksamhet. Behov av en samordning för dessa trafikuppgifter föreligger emellertid i stora delar av vårt land. Planeringsarbetet och samordningssträvandena bör därför inte avgränsas att gälla exempelvis enbart glesbygdsområden. Vi föreslår att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om skyndsamt bedrivande av här åsyftade planering. Det bör därvid ankomma på Kungl. Maj:t att närmare bedöma i vilka former arbetet bör bedrivas.

Av propositionen framgår att trafiken på ungefär hälften av järnvägsnätet icke anses lönsam. De förluster som uppstår till följd härav skall i fortsättningen helt bestridas med allmänna medel. Det förutsätts även att trafiken på de förlustbringande linjerna skall nedläggas i betydande omfattning.

Enligt vår mening bör utgångspunkten vid nedläggning vara att järnvägstrafik bör nedläggas endast om det inom den medelsram, som motsvaras av förlusten på trafiken i fråga, går att ordna en bättre trafikförsörjning genom anlåtande av andra trafikmedel. Frågorna om ersättningstrafik och en sådan samordnad trafikförsörjning som berörts i det föregående bör således ägnas stor uppmärksamhet vid järnvägsnedläggning. Behovet av den vägupprustning som finns i områden som drabbas av järnvägsnedläggelse måste tillgodoses i god tid. Det är av vikt att detta upprustningsbehov så långt möjligt inarbetas i flerårsplanerna för väginvesteringar och att därjämte vissa medel därutöver hålles tillgängliga för ändamålet.

Såsom framhållits av trafikutredningen finns trafik på vissa järnvägar som rimligen inte kan ersättas av annan trafik, varför järnvägstrafiken även framgent måste upprätthållas. På denna punkt torde en närmare precisering böra göras i ett visst avseende. Arbetsmarknadsstyrelsen har framhållit att samtliga 98 A-centra utom ett och samtliga 152 B-centra utom två

ligger vid järnväg. Om alla de bandelar som av trafikutredningen föreslagits till nedlägningsundersökning skulle nedläggas bleve emellertid 4 A-centra och 6 B-centra utan järnvägsförbindelse. Såsom arbetsmarknadsstyrelsen framhållit är det nödvändigt att i sådana fall särskilt beakta konsekvenserna för befintliga företag och möjligheterna att förlägga nya företag till berörda område. För vissa delar av industrien, särskilt den tyngre, är järnvägsförbindelse allttjämt nödvändig. De nuvarande möjligheterna att till berörda regioner förlägga sådan industri, vilket ur arbetsmarknads- och sysselsättningssynpunkt kan vara synnerligen angeläget, skulle således försvinna om trafiken på ifrågavarande järnvägslinjer nedlades.

Dessa linjer bör därför inräknas bland de linjer som inte kan ersättas genom anlåtande av andra trafikmedel. Vi föreslår att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om beaktande härav vid bedömningen av frågor rörande järnvägsnedläggelse.

I propositionen har framhållits att nedläggande av järnväg medför taxehöjningar på 30—40 procent på grund av övergången till andra trafikmedel. Det förutsätts visserligen att höjningarna skall genomföras successivt men något på sikt är den totala höjningen enligt propositionen oundviklig. Orsaken till höjningarna är främst att de med avståndet degressiva avgifterna bryts vid omlastning och övergång till annat trafikmedel. Det vore därför av värde med tillämpning av s.k. genomgående taxor, så att den degressiva beräkningen kunde gälla oavsett byte av trafikmedel. Frågan härom har prövats av trafikutredningen som emellertid inte ansett sig kunna föreslå någon lösning.

Hela denna fråga synes emellertid komma i ett annat läge genom den trafikpolitiska reformen. Bl.a. förutsättes att bidraget till förlustbringande järnvägstrafik kommer att minska med 15 à 20 miljoner kronor per år till följd av nedläggningar. I anledning härav torde bidraget till olönsam buss- och billinjetrafik komma att öka i någon mån. En icke obetydlig medelsvolym bör dock kunna friställas för en taxereform av denna art. Det bör också uppmärksammas att den samordnade trafikorganisation inom regionerna som förordats ovan, tekniskt skulle underlätta en lösning. Vi föreslår därför att förnyade överväganden upptages i syfte att eliminera eller reducera de olägenheter i taxehänseende som uppstår till följd av omlastning och byte av trafikmedel. Någon avgränsning till områden som tidigare haft järnvägstrafik bör därvid inte ske. Prövningen bör således gälla samtliga områden där problemen med omlastning och byte av trafikmedel gör sig gällande.

I propositionen har tillkännagivits att sakkunniga kommer att tillkallas för en översyn av vägplanen. Från vårt håll har behovet härav tidigare påtalats varför vi hälsar med tillfredsställelse att en översyn kommer till stånd. Beträffande översynens inriktning har departementschefen berört en-

dast vissa av de problem som enligt vår mening särskilt bör uppmärksammas.

Till följd av den beslutade övergången till högertrafik kommer särskilda trafiksäkerhetsproblem att göra sig gällande om några år. Bemästrandet av dessa problem torde utan tvivel underlättas om väginvesteringarna särskilt inriktas på att eliminera s.k. trafikfällor etc. Förebyggandet av olycksriskerna i trafiken måste givetvis alltid tillmätas stor betydelse vid vägupprustningen, men med hänsyn till de speciella risker som nu är att vänta måste det ges en särskilt hög prioritet under de närmast framförliggande åren, vilket bör beaktas även vid vägplansöversynen.

Under de senaste åren har en icke oväsentlig upprustning av riksvägnätet ägt rum. Särskilt till vissa delar, bl.a. genomgående länsvägar som tillförts nätet, kvarstår dock allttjämt vissa brister i förhållande till trafikbelastningen varför arbetet till denna del måste fullföljas med kraft. Genom denna i och för sig synnerligen önskvärda upprustning uppkommer emellertid s.k. disproportionsproblem inom vägväsendet, vilka redan gjort sig gällande i betydande utsträckning. Den högre bärigheten på Europa-vägarna åtföljs nämligen inte av motsvarande bärighetsökning inom länsvägnätet. Samtidigt har fordonskapacitet och lastvikter ökat betydligt även beträffande näringslivets kortare transporter. Inte minst gäller detta industriens och skogsbrukets transporter. Det är givetvis angeläget att de behov av bättre vägstandard som således gör sig gällande beträffande länsvägnätet beaktas vid översynen av vägplanen. Den metod som tillämpades vid upprättandet av nu gällande vägplan — konkreta förslag beträffande riksvägarna men endast principiella riktlinjer för länsvägarna — torde därför böra ersättas av en annan metod, som så långt möjligt medför konkreta förslag och planer för både riksvägarna och länsvägarna. Härigenom skulle skapas bättre möjligheter för statsmakterna att vid sina ställningstaganden beakta här berörda avvägningsfrågor och tillgodose länsvägnätets behov av upprustning. Vi föreslår att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att här anförda synpunkter måtte beaktas vid översynen av vägplanen.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställas,

att riksdagen vid sin behandling av proposition nr 191 måtte

A. i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla

1) att frågor med inverkan på konkurrensförutsättningarna inom järnvägstrafiken och inom med denna konkurrerande biltrafik, t.ex. frågor rörande SJ:s kapital- och pensionskostnader samt bilbeskattningsfrågor, måtte beredas och avgöras i sådan ordning att största möjliga hänsyn kan tagas

till den sammantagna effekten på trafikapparatsens utveckling,

2) att frågan rörande uppbyggnad områdesvis av en för person- och styckegodstransporter avsedd trafikorganisation i samverkan mellan statens järnvägar och den enskilda företagsamheten inom trafik- och transportbranschen skyndsamt måtte utredas,

3) att vad i motionen anförts beträffande ersättningstrafik, vägupprustning och järnvägsförbindelser för A- och B-regioner särskilt måtte uppmärksammas då nedläggning av järnvägstrafik är i fråga, så att en god trafikförsörjning erhålles i berörda områden,

4) att frågan rörande införande av s.k. genomgående taxa eller annan metod, som eliminerar nuvarande olägenheter vid omlastning och byte av trafikmedel, måtte upptagas till förnyad prövning, samt

5) att vid översyn av vägplanen konkreta förslag och planer måtte upprättas för både riksvägnätet och länsvägnätet;

B. beakta vad i motionen i övrigt anförts.

Stockholm den 12 november 1963

Gunnar Hedlund

Lars Eliasson
i Sundborn

Nils G. Hansson
i Skegrie

Gustaf Svensson
i Vä

Per Svensson
i Stenkyrka

Sven Vigelsbo

Harald Larsson
i Hedenäset