

Nr 201.

Utlåtande i anledning av väckt motion om utredning angående den framtida avvägningen av olika transportmedels utbyggnad.

(4:e avd.)

I en inom andra kammaren av herr *Löfgren* väckt motion (II: 333) har hemställts, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om en skyndsam utredning angående den framtida avvägningen av skilda transportmedels utbyggnad.

Till stöd för sitt yrkande har motionären anfört följande.

En lösning av kommunikations- och transportproblemen inom vårt land är en fråga av allra största betydelse. Den berör vårt samhälles enskilda medlemmars personliga behov och näringslivets utveckling samt har dessutom nära samband med strategiska hänsynstaganden.

En tidsenlig anpassning i dessa avseenden tillhör de problem, som i många sammanhang har behandlats. Nya behov gör sig dock alltid gällande, och nya avvägningar måste verkställas.

Önskemål om vittgående investeringar i järnvägsanläggningar, såsom breddning till normalspårvidd av stora delar av det smalspåriga järnvägsnätet, nya omfattande elektrifieringar, utbyggnad av dubbelspårnätet etc. har aktualiserats, liksom krav på en utbyggnad av landsvägsnätet enligt ett — som många anser — mera framsynt program med ett begränsat system av rikshuvudvägar i kombination med goda ehuru något enklare länshuvudvägar, vilka tillåter höga och jämna hastigheter och en lastkapacitet, som bättre svarar mot motorfordonens utveckling.

Många tecken tyder på att dessa för vårt lands ekonomiska utveckling så oerhört betydelsefulla frågor ej är på ett fullt tillfredsställande sätt klarlagda. Osäkerhet råder om lämpligaste avvägningen mellan de olika huvudslagen av vårt kommunikations- och transportväsen.

Senast genom överrevisorernas vid kungl. järnvägsstyrelsen nyligen avgivna berättelse över det sist tilländalupna verksamhetsåret vid statens järnvägar framgår det tydligt, hur angeläget det anses vara att åstadkomma en avvägning mellan järnvägs- och biltrafiken, och i kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens äskanden för det nya budgetåret framhålles vikten av att en grundlig utredning om vägväsendet göres, eftersom sådan ej utförts sedan 1930-talet.

Vid en i Stockholm nyligen avhållen transportkonferens med stor tillslutning från olika delar av vårt lands näringsliv framhölls den oerhörda betydelse, som en effektiv lösning av transportproblemen har för vårt näringslivs ekonomiskt riktiga utveckling, och samtidigt som orsakerna till vidtagna väsentliga ökningarna av järnvägarnas taxor meddelades från ledningen för statens järnvägar uppgavs det från annat håll, att en anpassning av landets vägnät efter motorfordonens utveckling skulle medföra möjligheter till betydande sänkning av transportkostnaderna.

Utan att taga ståndpunkt till de ofta mycket divergerande uppfattningarna på detta område synes det mig dock i högsta grad angeläget, att en allsidig transportekonomisk utredning för avvägning mellan olika transportmedel snarast kommer till stånd. Särskilda utredningar, som från olika håll signaleras, kunde därvid samordnas, så att en mera allsidig belysning av problemet i hela dess vidd uppnås.

Över motionen ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden avgivits av järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens biltrafiknämnd och kommerskollegiet.

Järnvägsstyrelsen, som till skillnad från övriga remissmyndigheter avgivit sitt yttrande först sedan vårsessionen av innevarande års riksdag avslutats, har anfört följande.

Med stöd av Kungl. Maj:ts den 5 juni 1953 givna bemyndigande har chefen för kommunikationsdepartementet tillkallat tio utredningsmän för att verkställa en översyn av riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken. Av de för denna utredning meddelade — i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 5 juni 1953 intagna — direktiven framgår bl. a. att utredningsmännen, med utgångspunkt från kostnadsstrukturen för järnvägs- respektive vägtransporter samt dessa transporters olika ekonomiska förutsättningar i områden med olika trafiktäthet, böra söka komma fram till en avvägning, som möjliggör en ändamålsenlig användning och samordning av de skilda transportmedlen. Då ifrågakvarande uppdrag sålunda torde få anses innefatta den av motionären önskade utredningen, anser sig järnvägsstyrelsen — under hänvisning i övrigt till sin i ovannämnda statsrådsprotokoll återgivna skrivelse till Kungl. Maj:t den 30 maj 1953 med yttrande över vad statsutskottet under punkten 17 i sitt utlåtande nr 9: 1953 anfört rörande upprättandet av en plan för ombyggnad till normalspår av smalspåriga järnvägslinjer — kunna inskränka sig till att uttala, att styrelsen delar motionärens uppfattning om angelägenheten av den av honom begärda utredningen, men att, sedan denna nu blivit igångsatt, den föreliggande motionen icke torde påkalla någon ytterligare åtgärd från riksdagens sida.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i själva sakfrågan framhållit följande.

Väg- och järnvägstrafiken representerade år 1950 enligt en inom Industriens utredningsinstitut verkställd beräkning ett samlat transportvärde av i runt tal 3 400 milj. kronor. Av detta hänförde sig 2 400 milj. kronor till vägtrafiken. Ehuru styrelsen icke varit i tillfälle att mera ingående studera det material, som ligger till grund för dessa beräkningar, anser sig styrelsen dock — på grundval av vissa inom styrelsen verkställda överslagsberäkningar — i vad avser vägtrafiken kunna utgå från att storleksordningen på det angivna värdet för dessa transporter ger en ungefärlig riktig uppfattning om vägtransporternas betydelse för samhällsekonomin.

De ständigt ökade kraven på transportvägarnas funktionsduglighet har medfört, att man inom såväl vägväsendet som järnvägsväsendet räknar med investeringar av en storleksordning, som tar en stor del av landets resurser i anspråk. Om en samordning av investeringsverksamheten inom de två transportgrenarna skall kunna ske ur de synpunkter, som i motionen avses, måste denna grundas på en översiktlig planering, som tar hänsyn till de möjligheter, som kunna föreligga att tillgodose olika transportbehov endera genom förbättrade vägförbindelser eller förbättrade järnvägsförbindelser.

Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens mening medför på längre sikt frånvaron av klara riktlinjer för utbyggnad av de olika transportmedlen risk för felinvesteringar och snedvridning av utvecklingen. Den sedan lång tid tillbaka föreliggande, stora eftersläpningen i vad avser vägbyggnadsverksamheten har emellertid medfört ett omedelbart behov av en upprustning av vägnätet för den nuvarande trafiken. Om bedömandet begränsas enbart till vägväsendet torde därför för dagen någon större risk för felinvesteringar av betydelse i detta sammanhang icke förefinnas. De undersökningar och utredningar, som måste komma till utförande i samband med en översiktlig planering, äro emellertid i vad avser vägväsendet synnerligen tidskrävande, varför det är angeläget att dessa påbörjas snarast. Först sedan resultatet härav föreligger, har man för vägsidans vidkommande grundmaterial för en kommande utredning angående den framtida avvägningen mellan olika transportmedel.

Ett bedömande av de centrala problemen inom det vidsträckta och mångskiftande område, som trafikväsendet utgör, måste nämligen grundas på en klar redovisning av de utbyggnadsbehov, som kunna anses föreligga inom vägväsendet respektive järnvägsväsendet. Först sedan en sådan redovisning föreligger, synes möjlighet förefinnas till en samlad generalplanering och därmed en avvägning mellan de olika transportmedlens utbyggande, som tar hänsyn till det samband, som finnes mellan trafikmedlen och dessas alternativa eller kompletterande funktioner.

Ehuru väg- och vattenbyggnadsstyrelsen således i princip anser, att en utredning av hithörande frågor är önskvärd, anser styrelsen att tidpunkten ännu inte är inne för upptagandet av frågan om en avvägning mellan de olika transportmedlen.

I anslutning härtill har styrelsen bl. a. påpekat, att ett klarläggande av vägväsendets utbyggnadsbehov måste förutsättas ske genom väg- och vattenbyggnadsverkets försorg, enär ett sådant klarläggande kräver ingående kännedom om alla de tekniska och ekonomiska faktorer, som påverka vägbyggnadsverksamheten, ävensom tillgång till inom verket tillgängliga väg- och trafiktekniska uppgifter, specialutredningar m. m. På grund av personalbrist har dock planläggningen på längre sikt inom vägväsendet måst inskränkas till vissa arbeten av mera förberedande natur.

Statens biltrafiknämnd har till en början uppehållit sig vid frågan, huruvida — i större omfattning än f. n. sker — någon avvägning genom statliga tvångsåtgärder bör ske mellan de olika transportmedlen, och i samband därmed, huruvida någon allmän revision kan anses påkallad i fråga om de bestämmelser, som f. n. reglera den yrkesmässiga automobiltrafiken. Efter att därvid ha lämnat en kortfattad återblick på förhållandena under 1930-talet samt en redogörelse för de av 1944 års trafikutredning framförda synpunkterna har nämnden framhållit, att botemedlet mot de svårigheter som f. n. göra sig gällande i skilda avseenden beträffande transportväsendets och då särskilt järnvägstransporternas ekonomi enligt dess mening icke bör sökas i en omläggning av grunderna för transporternas uppdelning mellan skilda trafikmedel. I stället bör den hittills tillämpade principen bibehållas och sålunda uppdelningen åstadkommas därigenom att trafikanten får fritt välja trafikmedel.

Biltrafiknämnden har vidare berört de svårigheter som föreligga på förevarande område till följd av bristen på tillräckligt omfattande statistiskt material och har i anslutning härtill gjort följande uttalande.

Biltrafiknämnden har med det sist anförda velat påvisa de betydande svårigheter, man ställes inför, då det gäller att åstadkomma en transportekonomisk utredning av det slag, att den skall kunna tjäna till grundval för en uppdelning av transporter mellan bil och järnväg enligt sakligt motiverade grunder. Mot bakgrunden av vad nämnden härförut anfört angående sin principiella inställning till frågan om en dylik uppdelning och de avsevärda svårigheterna att finna underlag för en sådan uppdelning kommer nämnden för sin del till det resultatet, att en transportekonomisk uppdelning av transporter efter för bilismen och järnvägstrafiken »naturliga» verksamhetsområden i praktiken icke kan åstadkommas. De båda trafikslagen gripa så in på transportmarknaden, att gränser icke kunna uppdragas för områden, där det ena eller andra trafikslaget bör ha ensam- eller företrädesrätt till transporter. Det ur samhällsekonomisk synpunkt mest ändamålsenliga är enligt nämndens uppfattning, att här bör föreligga möjlighet till fri tävlan inom ramen för gällande koncessionssystem. Endast under sådan betingelse kan man bäst befordra tekniska och ekonomiska framsteg och vad som bör vara transportväsendets uppgift: att tillhandahålla hela samhället goda, bekväma och snabba transporter till lägsta möjliga kostnad.

Sammanfattningsvis har nämnden i den nu avhandlade frågan såsom sin åsikt framhållit, att för ett fortsatt ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga automobiltrafiken bärande skäl icke förebragts eller eljest äro för handen för igångsättandet av en utredning, åsyftande en ändring av grunderna för nu gällande förordning angående yrkesmässig biltrafik.

Biltrafiknämnden har därefter övergått till frågan, huruvida behov av en allmän utredning rörande statliga investeringar i fråga om kommunikationerna kan anses föreligga. Nämnden har därvid lämnat en ingående siffermässig belysning av motorfordonstrafikens utveckling under de senaste åren samt berört vissa frågor, sammanhängande med utredningen angående landsvägstrafikens kostnader och dessas finansiering. Efter att vidare ha framfört vissa kritiska synpunkter på de statliga förvärven av enskilda bussföretag har nämnden slutligen erinrat om att 1944 års trafikutredning i särskilt utlåtande föreslog inrättandet av en särskild trafiknämnd, vars uppgift skulle vara att verkställa en investeringsplanering i stort för kommunikationsväsendet framför allt beträffande investeringar i fasta anläggningar, såsom vägar, järnvägar, flygfält, hamnar m. m. I anslutning härtill har biltrafiknämnden uttalat följande.

Någon trafiknämnd av det slag och med de uppgifter 1944 års trafikutredning föreslog har icke kommit till stånd. Huruvida behov därav f. n. föreligger, undandraget sig nämndens bedömning. Numera torde en ganska god kartläggning förefinnas angående de investeringsbehov, som inom skilda förvaltningsområden föreligga eller kunna antagas inom den närmare framtiden bli aktuella. Måhända förefinnes dock på skilda avsnitt behov av revidering och översyn av befintligt material. Avvägningen mellan skilda investeringsbehov och därvid mellan de olika transportmedlens investeringsbehov inbördes och i förhållande till övriga investeringsbehov måste städse ingå som ett väsentligt led i handhavandet av den allmänna ekonomiska poli-

tiken. Att i en eller annan form de utredningar verkställas, som må vara erforderliga för dessa frågors bedömning, betraktar nämnden såsom en självfallen sak. Men detta bör i så fall bli utredningar av helt annan innebörd och med helt annan målsättning än den utredning skulle få, som motionen syftar till; denna utredning skall ju nämligen till omprövning upptaga frågan om lämpligaste avvägningen av transportuppgifterna mellan de olika huvudslagen — järnväg och bil.

Sammanfattningsvis får nämnden uttala, att nämnden för sin del anser skäl icke föreligga att f. n. till utredning och omprövning upptaga frågan om avvägningen av transportuppgifterna mellan de skilda huvudslagen av trafikmedel, men att nämnden däremot, ur de synpunkter nämnden företräder, ej har invändning att göra mot att särskild utredning företages angående de framtida riktlinjerna för järnvägs- och vägväsendets fortsatta utbyggnad under iakttagande av att f. n. gällande grunder för fördelningen av transportuppgifterna mellan skilda trafikslag alltjämt skola äga tillämpning. En sådan utredning i fråga om de landväga transportmedlens investeringsbehov bör emellertid kompletteras med en motsvarande utredning i fråga om de sjöväga kommunikationsmedlens investeringsbehov.

Kommerskollegiet, som i ärendet inhämtat yttranden från handelskamrarna i Stockholm, Göteborg, Malmö och Gävle, Sveriges industriförbund, Sveriges redareförening samt Svenska hamnförbundet, har för egen del framhållit följande.

Genom att till diskussion upptaga frågan om den framtida avvägningen mellan olika transportmedels utbyggnad har motionären berört ett problemkomplex, som redan med hänsyn till storleksordningen av de investeringar det här är fråga om är av en betydande ekonomisk räckvidd. Transportfrågorna ha fått en ständigt ökad aktualitet, och inom allt fler sektorer av transportväsendet har större utrymme lämnats åt forskningsverksamhet och rationaliseringssträvanden. Även från det allmännas sida ha hithörande frågor ägnats betydande uppmärksamhet. Så sent som år 1947 framlade 1944 års trafikutredning sitt betänkande med förslag rörande vissa frågor avseende det inrikes trafikväsendet, vari detta problemkomplex blev föremål för en omfattande undersökning. Vidare har 1944 års hamnutredning i sitt år 1949 framlagda betänkande angående svensk hamnbyggnadspolitik berört hithörande frågor. För övrigt torde avvägningsfrågorna på transportområdet vara föremål för en kontinuerlig uppmärksamhet från myndigheternas sida, och särskilt gäller detta de statliga kommunikationsverken och de myndigheter som handha investeringsfrågor.

En förnyad utredning angående det inrikes trafikväsendet skulle säkerligen kunna lämna många och värdefulla bidrag till bedömningen av hithörande frågor. Visserligen ha de ovannämnda tidigare utredningarna ännu icke föranlett åtgärder från statsmakternas sida, och det kan från denna synpunkt vara tveksamt om en ny utredning på detta område bör igångsättas. Emellertid synes det uppenbart, att en jämförande undersökning beträffande de ekonomiska betingelserna för olika transportmedel skulle vara av stort värde som en grundval för handläggningen av investeringsfrågorna på transportområdet. Det måste anses som en betydande brist att frågan om de olika trafikmedlens inbördes företräde i olika hänseenden icke blivit föremål för sådana överväganden, som kunna bilda underlag för den fortsatta investeringsverksamheten.

Den framtida avvägningen mellan olika transportmedel bestämes av en mångfald faktorer i det ekonomiska och tekniska skeendet, och med den

snabbhet, som karakteriserar den nuvarande utvecklingen på transportområdet, är det givet att bedömningen av hithörande frågor måste bli mycket vanskelig. Trots den osäkerhet, som torde komma att vidlåda en allmän avvägning för investeringarna på transportområdet, anser Kollegium det emellertid önskvärt att få till stånd en mera hållfast grundval för bedömandena på detta område.

Kollegium kan sålunda för sin del tillstyrka förslaget om en utredning för nyssberörda ändamål. Den bör enligt Kollegii mening omfatta icke endast förhållandena inom landsvägs- och järnvägstrafiken utan även motsvarande frågor inom inrikes sjö- och luftfart.

Utskottet. Motionärens förslag om en utredning angående den framtida avvägningen av olika transportmedels utbyggnad har i princip tillstyrkts av de i ärendet hörda remissmyndigheterna, även om meningarna varit delade rörande tidpunkten för en sådan utrednings igångsättande och densammes omfattning. Även utskottet finner skäl tala till förmån för motionärens förslag.

Utskottet vill emellertid samtidigt erinra om att jämlikt Kungl. Maj:ts den 5 juni 1953 lämnade bemyndigande särskilda utredningsmän tillkallats för att verkställa en översyn av riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken. I utredningsdirektiven har bl. a. understrukits önskvärdheten av att större klarhet skapas om järnvägarnas plats och villkor i det framtida transportsystemet. Vidare har framhållits att motsvarande behov i viss grad föreligger inför ställningstaganden till jämförliga frågor på andra områden av transportväsendet ävensom att kraven på de till miljardbelopp årligen uppgående investeringsutgifterna för transportapparatusens utbyggnad och därvid föreliggande risker för dubbelinvesteringar jämväl i övrigt göra det påkallat, att ett fastare underlag skapas för bedömningen av den ifrågavarande investeringsverksamhetens framtida inriktning. Mot bakgrunden härav avses en prövning skola ske av hela det trafikpolitiska problemet. Med utgångspunkt från kostnadsstrukturen för järnvägs- respektive vägtransporter samt dessa transporters olika ekonomiska förutsättningar i områden med olika trafiktäthet ha utredningsmännen att därvid söka komma fram till en avvägning, som möjliggör en ändamålsenlig användning och samordning av de skilda transportmedlen. Förutsättningarna för att uppnå en kostnadsmässigt sett riktigare fördelning av transportverksamheten mellan de olika trafikmedlen skola därvid icke minst undersökas.

Såvitt framgår av direktiven måste den ifrågavarande utredningen komma att ta ställning till just de av motionären berörda spörsmålen. Vid sådant förhållande synes anledning icke föreligga för riksdagen att nu göra någon särskild framställning i ämnet. Utskottet hemställer därför

att motionen II: 333 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 1 december 1953.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Ivar Anderson, Näsgård, fröken Andersson, herrar Leander, Gillström, Näsström, Bergh, Hesselbom, Einar Persson, Edvin Thun, Boman, Ivar Nilzon och Huss; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Malmberg i Skövde, Andersson i Malmö, Mårtensson i Uddevalla, Svensson i Ljungkile, Lindholm, Johansson i Mysinge, Åkerström, Hoppe, Kyling, Onsjö, Nihlfors, Blidfors och fröken Ager.