

Nr 813

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

(Lika lydande med motion nr 975 i Första kammaren)

I propositionen nr 191 framläggs förslag till riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m. I anslutning till propositionen anför vi här nedan några synpunkter och förslag av övervägande principiell natur.

Behovet av planering

Självklart måste vid uppgörandet av riktlinjer för trafiken hänsyn tagas till prognoser om den framtida utvecklingen. Detta har också skett i propositionen bl. a. vid beräkningen av behovet av investeringar i fasta anläggningar. På kommunikationsmedlens område finns det dock särskild anledning att mana till försiktighet vid bedömningen av prognoser. Trafikmedlen undergår snabba förändringar. Vem hade för något decennium sedan kunnat förutse den våldsamma ansvällningen av motortrafiken på vägarna eller den betydelse luftfarten inom landet skulle få? De prognoser som görs upp för kommunikationsmedlens förändringar måste oavbrutet korrigeras efter vunna erfarenheter. Sker ej detta, kan man fastna i en felaktig inriktning av kommunikationsväsendets utveckling. En sådan felplanering kan leda till stora ekonomiska förluster för samhället och kan försvåra att allmänhetens önskemål om goda kommunikationsmöjligheter på visst område blir tillgodosedda.

Luftfarten har framtiden för sig. I USA har inrikesflyget expanderat på såväl långa som relativt korta sträckor i en omfattning som måste betecknas som enorm. Billiga priser, ett utvecklat trafiknät och täta turer har där gjort inrikesflyget till ett trafikmedel för hela folket från att för inte så länge sedan ha varit förbehållet endast de välsituerade. Luftfartens expansion kommer med stor sannolikhet att prägla kommunikationsväsendets utveckling också i vårt land.

I propositionen behandlas såväl järnvägstrafikens som landsvägstrafikens roll inom kommunikationsväsendet ingående. Däremot ägnas litet utrymme åt luftfarten. De framlagda riktlinjerna tar ringa hänsyn till detta trafikmedel. Det är beklagligt. Riktlinjerna för trafikpolitiken skall påverka och kommer att påverka *hela* kommunikationsväsendet. Därför hade

det varit mycket bättre om luftfarten — liksom för övrigt sjöfarten — fått en betydligt mera ingående behandling i propositionen.

Givetvis föreligger inga hinder att bestämma riktlinjer för endast vissa trafikmedels utveckling. Men om detta sker, är det desto viktigare att upp-gjorda prognoser betraktas som preliminära till dess prognoser för andra trafikmedels utveckling föreligger. Endast en sammanvägning av olika transportmedels framtida behov — en sammanvägning som kontinuerligt omprövas — kan ge utvecklingen på trafikväsendets område den dynamik som erfordras.

Nu pågår beträffande luftfarten en särskild utredning om vilka kostnader detta trafikmedel rimligen bör bära. Resultatet av denna utredning torde föreligga inom en relativt nära framtid. I samband med offentliggörandet av denna utredning bör riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken omprövas, så att den sammanvägning, varom ovan talats, kan komma till stånd.

Utvecklingen av olika transportmedel

För statens järnvägar föreslås nu kraftiga investeringar under de närmaste åren. Man förutsätter därvid, att järnvägarna är och kommer att förbli särskilt lämpade att utföra vissa slag av transporter. Vi vill kraftigt varna för en fastlåsning på denna punkt. Transporterna utföres numera till allt större del av biltrafik och flyg. Denna transportekonomiskt betingade förändring kommer av allt att döma att fortgå.

Naturligtvis skall rimliga och behövliga investeringar för rationalisering i järnvägsdriften företagas. I regel är dock rationaliseringar av järnvägen mycket kapitalkrävande. För de stora kostnader som föranleds av t. ex. en omläggning av rälsen på en stambana kan uppnås en måttlig ökning av tåghastigheten och av tågvikten. Resultaten av sådana investeringar måste jämföras med vad som står att vinna genom investeringar i andra trafikmedel. På persontrafikens område skulle täta flyglägenheter — t. ex. var eller varannan timme — mellan orter med betydande trafikunderlag kunna inrättas med jämförelsevis små investeringar. Ett sådant tillskott till kommunikationsväsendet skulle innebära ett stort transporttekniskt framsteg och en förbättring av den totala trafikapparaten som med gott resultat kan jämföras med den som åstadkommes genom den nämnda kapitalkrävande järnvägsrationaliseringen.

Det anförda understryker betydelsen av god sammanvägning mellan olika transportmedels framtida behov. Planeringen måste också ge utrymme för att snabbt och smidigt kunna tillföra transportapparaten kommunikationstekniska *nyheter* av olika slag. Skälig kreditering av inrikesflyget liksom andra nyare transportmedel bör under ett introduktionsskede ske vid beräkningen av dessa transportmedels kostnadsansvar gentemot

det allmänna. Det allmänna tillförs nämligen ett särskilt värde genom att den totala trafikapparaten tack vare trafikmedlets förekomst blir mera differentierad och effektivare. Hänsyn bör således tagas ej blott till trafikmedlets företagsekonomiska bärighet utan också till dess samhällsekonomiska värde.

Fri konkurrens

Riktlinjerna för statens trafikpolitik bör självfallet utformas så att de främjar bästa möjliga transportförsörjning. I detta syfte är det naturligt att de skilda trafikmedlen skall bära sina kostnader. Detta krav framförs också i propositionen. Det är då önskvärt att full klarhet föreligger om vilka speciella kostnader, som respektive trafikmedel skall bära.

Det står över diskussion att trafikpolitiken i viss utsträckning måste trygga trafikförsörjningen även för glesbygder, som inte ger tillräckligt trafikunderlag för att göra kommunikationerna dit ekonomiskt bärande. I den mån sådan trafik uppehålls av statens järnvägar, bör detta företag ha en skälig ersättning.

Men ett väsentligt krav på trafikpolitiken är att konkurrens på lika villkor får råda mellan olika kommunikationsmedel. Därför bör skälig ersättning för SJ i förevarande sammanhang ej avse mer än täckning av särkostnaderna för de trafiksvaga bandelarna, dvs. de kostnader som bortfaller då trafiken där läggs ned. En närmare bestämning i detta avseende har ej skett i propositionen, men det är önskvärt att riksdagen gör ett klart uttalande på denna punkt. Riksdagens uttalande bör kunna tjäna som vägledning för den expertgranskning av riktlinjerna för beräkning av nämnd ersättning, som departementschefen förebådar i propositionen.

Frågan har stor betydelse. Om den "kollektivbiljett", som propositionen talar om, blir större än som på strikt sakliga grunder är motiverat enligt den nyssnämnda särkostnadsprincipen, stärkes järnvägens konkurrenskraft på de trafikstarka bandelarna än mer. SJ kommer i sådant fall i ett oförtjänt överläge gentemot konkurrerande trafikmedel och dessa i motsvarande underläge. Dimensioneringen av bidraget kan därjämte vara ägnad att minska SJ:s intresse av driftrationalisering.

Med hänvisning till den ovan anförda motiveringen hemställes,

att riksdagen vid sin behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 191 måtte

1. i skrivelse till Kungl. Maj:t som riksdagens mening giva till känna vad som ovan i motionen anförts om betydelsen av ständigt förnyade prognoser för kommunikationsmedlens utveckling och av en sammanvägning av olika transportmedels framtida behov,

2. uttala att de kostnader som staten skall ersätta statens järnvägar med vid driften av icke lönsamma bandelar skall avse särkostnader, dvs. sådana kostnader som bortfaller då trafiken där läggs ned, samt

3. i övrigt beakta i motionen framförda synpunkter.

Stockholm den 12 november 1963

Birger Lundström

Nils-Eric Gustafsson

Rolf Kaijser

Axel Andersson
