

Nr 157

Av herr **Henrikson m. fl.**, *angående den trafikpolitiska delegationens arbete.*

(Lika lydande med motion nr 113 i Första kammaren)

Kommunikationsministern anger i prop. nr 1 1968 bil. 8, målet för trafikpolitiken vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad. I denna allmänna målsättning vill vi helt instämma. Genomförandet av denna målsättning rymmer i sig många svårbemästrade och känsliga problem som berör såväl den enskilde som samhället i stort. Under de senaste åren har trafik- och transportfrågorna tilldragit sig ett allt större intresse. Anledningarna härtill är flera. Den allmänna urbaniseringsprocessen, glesbygdsfrågorna och med dessa sammanhängande sociala problem, lokaliseringpolitiken liksom transporternas betydelse som kostnadsfaktor är exempel på områden, för vilka trafik- och transportpolitiken är av utomordentligt stor vikt. Intresset för dessa frågor har även stimulerats av olika offentliga utredningar. Av dessa kan här nämnas 1953 års trafikutredning, vilken avlämnade sitt betänkande år 1961.

På grundval av ovannämnda utredning utarbetades proposition nr 191/1963 angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken. Propositionen innebar förslag om en mycket långtgående liberalisering på området. Dess principiella huvudinriktning kan sägas ha varit, att varje trafikgren skall bära sina egna kostnader med konkurrensfaktorn som ett viktigt inslag. Vidare uppsattes redan då målet att trygga en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar, vilket alltså departementschefen nu ytterligare understryker. De olika reformerna skulle genomföras i tre etapper. 1963 års riksdag biföll i allt väsentligt propositionens förslag. Avsikten är ej att här söka bedöma huruvida riksdagens beslut har givit de resultat man önskade och räknade med.

De hittillsvarande utredningarna på trafik- och transportpolitikens område har emellertid var för sig haft att syssla med begränsade delar av detsamma. Ingen utredning har givits uppgiften att verkställa en samlad översikt. De trafik- och transportpolitiska frågorna måste bedömas och behandlas i sitt sammanhang med bland annat den ekonomiska politiken, näringspolitiken, sociala hänsynstaganden och miljöpolitiken. I det fortsatta arbetet måste man så långt möjligt söka uppnå *en samlad bedömning av samtliga faktorer inom hela transportsektorn och dess roll inom olika områden i samhället.*

Den nuvarande transportpolitikens starkt liberala inriktning med konkurrensen

som ett avgörande inslag kan leda till att de samhällsekonomiska aspekterna ges ett alltför litet utrymme. Den ytterst viktiga avvägningen av å ena sidan företagsökonomiska bedömningar och å den andra samhällsekonomiska faktorer riskerar att ej komma till sin rätt.

Den del av transportsektorn som utgöres av de tunga transporterna är särskilt allvarlig i nuvarande utveckling. Av ett interpellationssvar i riksdagens andra kammare, avlämnat av kommunikationsministern den 17 november 1967, framgick bland annat att antalet lastbilar har ökat från 80 000 år 1950 till 130 000 år 1966. Vad som emellertid finns särskild anledning notera är att antalet tunga lastbilar — med en maximilast av 5 ton eller mera — under samma tid har ökat från 5 000 till 45 000, alltså niofaldigats. Att denna utveckling har medfört och kommer att medföra väsentligt ökade krav på om- och nybyggnad av vägnätet står klart för alla. Kostnaderna för dessa arbeten kommer till största delen på samhället. Till detta kan läggas de starkt ökade riskerna för trafikolycksfall, som ett allt större antal tunga fordon på våra vägar kan leda till. Vidare bör i bedömningen medtagas det ökande behovet av importerade bränslen liksom problemet med avgaserna och de luftföroreningseffekter dessa förorsakar.

Enligt en av järnvägsstyrelsen nyligen utgiven skrift »Vad pågår och planeras inom SJ» har järnvägarnas andel av transportverksamheten minskat kraftigt under perioden 1950—1964. Detta gäller såväl person- som godsbefordran. Järnvägsstyrelsen räknar med att denna trend kommer att fortsätta. Bland annat avser man att i ökad omfattning ombesörja personbefordran med landsvägsbussar. Det finns anledning att uppmärksamma den ökade belastningen på våra vägar som blir en följd av denna övergång från spårbunden trafik till landsvägstrafik.

Vid en bedömning av våra transportbehov och hur dessa bäst skall tillgodoses bör de inre vattenvägarnas betydelse uppmärksammas. Tunga och skrymmande transporter bör med fördel kunna ske båtledes, naturligtvis under förutsättning att vattenvägarna har tillräcklig kapacitet. Det förefaller som om betydande fördelar skulle kunna vinnas genom en mera målmedveten inriktning av transporterna till detta område i de delar av landet där de naturliga förutsättningarna är för handen och där det i övrigt bedöms lämpligt. Såväl företagsekonomiska som samhällsekonomiska överväganden torde tala för ett ökat utnyttjande av våra vattenleder, särskilt för de tunga och skrymmande transporterna.

En ur samhällsekonomisk synpunkt allvarlig kapitalförstörelse riskeras genom att transportverksamheten i alltför hög grad bedöms utifrån konkurrenssynpunkter och i alltför ringa grad som en fråga om samverkan mellan olika intressen, enskilda och statliga. En samordning och planering på detta område skulle kunna spara mycket stora belopp åt det svenska folkhushållet. Forskningsresurser borde sättas in för att klarlägga såväl de samhällsekonomiska som de företagsekonomiska aspekterna.

Sammanfattningsvis önskar vi framhålla, att ytterligare överväganden bör ske rörande den framtida transportpolitiken. Densamma bör utformas så, att varje transportmedel utnyttjas där det ur samhällsekonomisk synpunkt gör den största

nyttan. Investeringsbehovet för landets transportapparat — järnvägar, landsvägar, vattenvägar, hamnar, flygstationer — bör bedömas som en samlad investeringsenhet. En sådan samlad bedömning kommer att verksamt förebygga risker för felinvesteringar. De företagsekonomiska aspekterna kan säkerligen väl förenas och tillgodoses inom ramen för denna målsättning.

Som framgår av prop. nr 1/1968 bil. 8, (s. 199) har den trafikpolitiska delegationen i uppgift att följa utvecklingen i anslutning till genomförandet av de av riksdagen 1963 antagna riktlinjerna för den statliga transportpolitiken. Departementschefen anför att man överväger att ge delegationen ytterligare uppgifter och att den i så fall skall följa samplaneringen mellan SJ och vägverket i anslutning till överflyttning av trafik från järnväg till landsväg.

Trafikpolitiska delegationen, som numera fått förstärkt parlamentariskt inslag, synes oss genom de antydda, vidgade arbetsuppgifterna vara ett lämpligt organ för att i samråd med departementet även verka för de i motionen anförda synpunkterna.

Med stöd av vad som ovan anförts hemställs,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer att trafikpolitiska delegationen i sitt arbete särskilt bör beakta de i motionen anförda synpunkterna.

Stockholm den 19 januari 1968

Lars Henriksson (s)

Henry Allard (s)

Hilding Johansson (s)

Sven Ekström (s)
i Iggesund

Gunnar Gustafsson (s)
i Uddeholm

Hans Levin (s)

Thyra Löfqvist (s)

Harald Almgren (s)

Arvid Eskel (s)

Sven Mellqvist (s)

Nils Fridolfsson (s)
i Rödeby