

Nr 158

Av herr **Lorentzon m. fl.**, *angående den statliga trafikpolitiken.*

De av 1963 års riksdag beslutade riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken in-
neslöt bl. a. en anvisning till SJ att för sin del lägga företagsekonomiska övervägan-
den till grund för verksamheten. Sociala eller likartade problem i anknytning till
trafikservicefrågorna skulle bedömas och behandlas av vederbörande politiska in-
stanser. I anslutning härtill beslöt riksdagen om ersättningar till SJ för uppkomna
driftförluster vid trafiksvaga bandelar, på vilka enligt Kungl. Maj:ts bedömande
trafik borde av sociala skäl tills vidare uppehållas, den s. k. kollektivbiljetten. Riks-
dagens beslut innebar vidare och till sin väsentligaste del att den s. k. fria konkur-
rensprincipen skulle tillämpas, varvid konkurrensen skulle gälla såväl mellan sam-
hällsägda och privata trafikföretag som mellan de samhällsägda företagens trans-
portgrenar inbördes. Riktpunkten för den nya trafikpolitikens tredje etapp, vilken
skall påbörjas den 1 juli 1968, är att för landsvägssidans del ge helt fritt fram för
lastbils- och traktortågstrafiken. Denna skulle helt befrias från behovsprövning.

Att 1963 års riksdagsbeslut medfört järnvägsnedläggelser i accelererad takt före-
faller obestridligt. Vidare observeras tendenserna till ytterligare »specialisering»
vid SJ. Beträffande den spårbundna trafiken synes SJ söka mer och mer begränsa
den till:

1. interregionala transporter;
2. regionala masstransporter;
3. viss förortstrafik (stockholmsområdet).

Beträffande övrig SJ-trafik framstår en klar strävan att överföra denna till lands-
väg.

I motionerna I: 812 och II: 983 vid 1963 års riksdag i anslutning till proposition
nr 191 om de nya riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken gav den kommuni-
stiska riksdagsgruppen uttryck för farhågan att en sådan statlig transportpolitik
skulle få ogynnsamma verkningar socialt och allmänt samhälleligt. Vi önskar nu
återkomma till dessa frågor mot bakgrunden av vad som sedermera skett samt med
hänvisning till vad som aviserats för de närmaste åren beträffande SJ:s åtgöranden.
Det förtjänar då att summariskt först redovisa utvecklingen i fråga om järnvägsned-
läggningar samt erinra om vad som ytterligare planeras i såväl detta avseende som
i fråga om avbemanningen av järnvägsstationer.

Från den 1 januari 1964 till den 1 augusti 1967 har Kungl. Maj:t lämnat be-
myndiganden för nedläggning av järnvägstrafik totalt eller partiellt (partiellt = bi-

behållande av viss godstrafik) på sammanlagt omkring 1 370 km normal- och smal-spårig järnväg. Därav hade den 1 augusti 1967 trafiken på något mer än 950 km hunnit läggas ned. Vidare var den 1 augusti 1967 trafiken på omkring 1 200 km järnväg under Kungl. Maj:ts prövning för nedläggning totalt eller partiellt. Enligt uppgift i SJ-skriften: »Vad pågår och planeras inom SJ» var cirka 64 % av det s. k. »socialbanenätet», 4 090 km, den 1 juli under utredning med sikte på nedläggning.

Beträffande stationsindragningarna kan nämnas, att sedan den 1 januari 1964 och till den 1 augusti 1967 har 383 stationer avbemannats eller lagts ned, varav 56 i samband med partiell eller total nedläggning av den spårbundna trafiken, vilken i fråga om korttransporterna delvis överförs till landsväg. Av SJ:s handlingsprogram eller »arbetshypotes» framgår att av de återstående cirka 1 100 bemannade stationerna avses endast 200—300 vara kvar år 1975. Den successiva beskärningen inriktas också på de obemannade hållplatserna eller lastplatserna, vilka nu uppgår till omkring 1 400 men beräknas reduceras till 400—500 fram till år 1975.

De hittillsvarande och starkt påtagliga förändringarna i trafikutbudet jämte företagna rationaliseringar avspeglas också i att antalet anställda vid SJ minskat med 7 284 personer från budgetåret 1963/64 till 1966/67.

Övergång till landsvägstrafik

Antalet tunga lastbilar som lastar fem ton eller mer har sedan år 1950 niofaldigats från 5 000 till 45 000. Det kunde ligga nära till hands att härav dra slutsatsen att denna kraftiga ökning bevisar landsvägstrafikens överlägsenhet. Men medan det för den spårbundna trafiken är ovedersägligt att denna påläggas alla för driften ofrånkomliga kostnader, torde vägväsendets kostnader och underhåll i stor utsträckning bli bokförda på samhället — det är långt ifrån klarlagt att lastbilstrafiken bär en rimlig andel.

Järnvägen har »egen vall» och är oberoende av annan trafik. Varje drivande enhet (lok) har stor transportkapacitet. Ett lok med 1 eller 2 man kan medföra gods som motsvarar minst 25—30 långträdare med kanske 50 man i tjänst. Den spårbundna trafiken är snabbare. En fråga som härvidlag icke kan förbigås är huruvida det inte ur trafiksäkerhetssynpunkt samt med hänsyn till luftföroreningar m. m. är nödvändigt att *bromsa* utvecklingen av den tunga landsvägstrafiken. Vilka problem kommer »containeråldern» att ställa på vårt trafikväsende? Kan det vara rimligt att förutsätta en fortsatt övergång av godstrafiken till landsvägarna? Säkerligen blir en noggrann prövning av en samordning mellan järnvägstrafik och landsvägs- trafik nödvändig och med en orientering på ett ökat utnyttjande av den spårbundna trafiken.

Grundprincipen för SJ-ledningen synes emellertid nu vara att i största möjliga omfattning avveckla den spårbundna trafiken och att så långt möjligt övergå till landsvägstransporter. Planerna på inrättande av s. k. trafikpunkter för persontrafiken får anses utgöra ett led i denna strävan. Beträffande den interregionala person-

trafiken avser SJ ju att hålla cirka 200 sådana trafikpunkter i landet. Mellan dessa skall persontrafiken ombesörjas med direktgående fjärrtåg. Till platser mellan trafikpunkterna skall landsvägsbussar sörja för transportererna.

Att trafikväsendets förutsättningar ändrats betydligt till följd av i synnerhet den industriella koncentrationen och motortrafikens starka ökning är ovedersägligt. Självfallet kan man inte generellt motsätta sig att järnvägslinjer läggs ner, utan här får frågorna bedömas från fall till fall. Samhället kan emellertid inte nöja sig med det passiva konstaterandet att »utvecklingen» ställer det ena eller det andra kravet — t. ex. att SJ skall lägga ner en mängd järnvägslinjer.

Lönsamhetsundersökningarna

Även om det är sakligt berättigat att fastställa lönsamheten för olika bandelar, d. v. s. trafikfrekvensen och biljett- och transportintäkternas relation till driftkostnaderna, kan detta förfarande inte användas in absurdum. De enskilda bandelarna måste samtidigt betraktas som delar av trafikföretaget som helhet och lönsamheten ses i ett vidare perspektiv. Det är också uppenbart att SJ vidtar åtgärder, vilkas resultat sedan får tjänstgöra som motiv för nedläggande av spårbunden trafik. Det förhåller sig i verkligheten så, att SJ genom sina övriga företag och dotterföretag inom landsvägstrafiken konkurrerar med sin egen spårbundna trafik. Godstrafiken på järnvägslinje överföres till lastbilar, bussar sätts in som trafikerar samma linje eller ersätter vissa tåg. Hela samordningen vid godsmagasin, stationer o. s. v. är sådan att kostnaderna belastar järnvägen. Biljettsamordningen är ensidig. Bussbiljetterna gäller på tåg men icke omvänt. Trafikanterna köper månadsbiljett för buss även om tåg är deras vanligaste transportmedel. Det är självklart att järnvägslinjens redovisade lönsamhet under dessa förhållanden måste minska starkt, särskilt som den inte blott har att konkurrera med tre andra SJ-företag om transportuppgifterna utan därtill nödgas svara för en del av dessa tre företags arbetskostnader och på sätt som nämnts låta dem erhålla en del av de transportinkomster som rätteligen skulle tillfalla järnvägen.

Vi anser således att direktiven för SJ:s lönsamhetsundersökningar bör ändras. För varje berörd linje bör undersökningen omfatta samtliga SJ-företag och lönsamhet eftersträvas genom samordning av trafikföretagen. Vid SJ:s egna lönsamhetsundersökningar (till *samhällets* lönsamhetsundersökningar återkommer vi nedan) bör även andra statliga företags transportbehov tagas med i bedömningen. Som exempel kan nämnas att därest SJ:s aviserade planer förverkligas torde postverket i sin tur behöva anskaffa egna transportmedel.

Först i och med en sådan mera allsidig redovisning av lönsamhetsfaktorerna samt efter praktiserandet av en trafikpolitik där landsvägs- och tågtrafik kompletterar varann i stället för att som nu den förstnämnda konkurrerar med den senare, blir det möjligt att någorlunda korrekt fixera den driftmässiga lönsamheten. Vi anser således att de nuvarande lönsamhetsbedömningarna åsidosätter åtskilliga väsentliga lönsamhetsfakta.

Anmärkningsvärt är att s. k. företagsekonomiska överväganden t. o. m. kan leda till att under SJ sorterande företag helt eller delvis avhändes till privatintressen, närmare bestämt storbanksintressen. Detta gäller exempelvis trafikföretaget SLAB i Härnösand. AB Linjebuss övertog således SLAB:s rörelse i Härnösand och moderföretaget i Broströmkoncernen, Ångbåts AB Tirfing, förvärvade 25 % av aktierna i SJ-ägda företaget ASG. Det samhällsägda trafikföretaget SJ med dotterföretag bör rimligen eftersträva en utveckling till en *ökad* andel av transportuppgifterna inom samhället, inte att avbygga den.

Trafikpolitikens roll

Vår uppfattning är att trafikpolitiken som helhet — och inom ramen härför enskilda avgöranden — måste sammankopplas med ett samhälleligt styrt och förbättrat lokaliseringsplanerande, att alltså bedömningarna sammanförs med problemen i fråga om industrialiseringen, bostadsbyggandet, skapandet av fritidsområden o. s. v. och ses i samband med miljövården, kulturaktiviteterna, den förekommande eller önskvärda befolkningsstrukturen m. m. Trafikpolitiken bör utgöra en organisk del av en verklig riksplanering, inte begränsas till eller bestå av den lönsamhets- och fria konkurrenspolitik som 1963 års riksdag stadfäste.

Även med bortseende från de sociala motiv som måste framträda med betydande styrka i en samhällelig trafikpolitik är det en omöjlighet att kunna klart fixera lönsamheten i ett trafiksystem eller i dess enskilda delar. Det kan ju t. ex. hända att en region som förlorar sin spårbundna trafik därmed mister inte blott varje chans till ekonomisk expansion utan också frånhandlas de ekonomiska aktiviteter som dittills funnits inom området. Där uppstår en förlust, vars storlek är svår att fixera. En god trafikservice utgör å andra sidan i allmänhet en grundläggande förutsättning för ekonomisk aktivitet. Denna i sin tur medför uppräckning på skilda områden, socialt, kulturellt, miljöpolitiskt etc.

Slutsatser

Vad angår SJ:s planer på avbemannning av ytterligare ett stort antal järnvägsstationer är vi inte redo att ta ståndpunkt till planens enskildheter. Det framgår emellertid av det anförda att vi på väsentliga punkter anser skäl föreligga till en omprövning i vissa delar av riktlinjerna för trafikpolitiken. En sådan omprövning bör givetvis företagas innan övergången till den tredje etappen påbörjas enligt beslutet av riksdagen år 1963. Ett uppskov med inledandet av den tredje etappen kan icke vålla nackdelar. Däremot kan härmed uppnås obestridliga fördelar. En förnyad behandling av den framtida trafikpolitikens utformning med hänsyn till pågående strukturomvandling och behovet av trafikpolitikens samordning med en planering för näringslivets utbyggnad i skilda delar av landet måste enligt vår mening vara av stort värde. Avvägningen mellan spårbunden trafik och landsvägstrafiken — med beaktande av den senares förutsättningar — bör närmare övervägas, likaså frågorna om vägväsendets kapacitet och den uppkomna situationen beträf-

fande miljöfrågorna samt de konsekvenser inträdet i »containeråldern» kan komma att medföra för trafikväsendet. Vidare anser vi det angeläget att pröva hur statens olika trafikföretag lämpligen bör inordnas under en gemensam administrativ ledning, vilka transportbehov andra statliga verk har — exempelvis postverkets transporter — och hur en samordning praktiskt kan genomföras. En väsentlig fråga är vilka åtgärder som kan vidtas för att öka de statliga trafikföretagens roll inom samfärdseln och transportväsendet. En privatisering av den lönsamma sektorn av transportväsendet medan samhället via kollektivbiljetter eller på annat sätt får svara för de trafiksvaga områdenas transport- och kommunikationsbehov kan icke anses som önskvärd.

Den översyn av de nu gällande riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken, som förordas i denna motion, talar också för ett uppskov tills vidare av påbörjandet av den s. k. tredje etappen i genomförandet av dessa riktlinjer.

Med hänsyn till det anförda föreslås,

att riksdagen måtte uttala sig för ett uppskov tills vidare med påbörjandet av den tredje etappen enligt riksdagens beslut år 1963 om riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken; samt

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om en översyn av de av 1963 års riksdag antagna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken med beaktande av i denna motion anförda synpunkter samt att till riksdagen återkomma med förslag i ärendet.

Stockholm i januari 1968

Gustav Lorentzon (vpk)

C. H. Hermansson (vpk)

Gunvor Ryding (vpk)

Erik Karlsson (vpk)

Henning Nilsson (vpk)

Axel Jansson (vpk)

Eivor Marklund (vpk)