

Nr 585

Av herr Westberg m. fl., om översyn av den statliga trafikpolitiken.

(Lika lydande med motion nr 467 i Första kammaren)

Genom beslut av 1963 års riksdag drogs riktlinjerna upp för den statliga trafikpolitiken. Beslutet fattades på grundval av proposition nr 191 till 1963 års riksdag.

I direktiven till 1953 års trafikutredning, som fått i uppdrag att utreda frågan, hette det att målet borde vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former, som medgav företagsmässig effektivitet och sund utveckling av transportapparaten.

Tillfredsställande transportförsörjning innebar enligt utredningen att upprätthålla den minimistandard i fråga om transportapparatus dimensionering som — sedd ur samhällets synpunkt — tillgodoser de för befolkning och näringsliv väsentliga transportbehoven. Utredningen framhöll också att kravet på lönsamhet i vissa fall måste vika för andra samhällshänsyn och att likhetstecken sålunda inte kunde sättas mellan en lönsam transportförsörjning och en tillfredsställande sådan. För persontrafikens del borde enligt utredningen krävas att arbetartransporter, skolbarntransporter, resor till allmänna inrättningar m. fl. nödvändiga resebehov tillgodosågs på ett tillfredsställande sätt även om lönsamhet i trafiken därvid inte uppnåddes. Samhället borde se till att den nödvändiga anpassningen av transportapparaten inte drevs så långt, att just transportservicens förändringar skapade en stark impuls till ytterligare avflyttning från bygden.

I propositionen föreslogs en nyorientering av den statliga trafikpolitiken i syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden. De konkurrenshämmande regleringarna skulle i möjligaste mån avvecklas, varje trafikgren skulle i princip svara för sina kostnader och försättningar även i övrigt skapas för en konkurrens på lika villkor.

Statsrådet anförde vidare i propositionen: »Aktiviteten på det trafikpolitiska området bör enligt min mening samordnas med lokaliseringspolitiken bl. a. när det gäller att upprätthålla från lokaliseringsynpunkt önskvärd olönsam järnvägs- och landsvägstrafik. — — — Glesbygdernas transportförsörjning framstår härvid såsom ett väsentligt problem, vars lösning förutsätter insatser från det allmännas sida. Att kollektiv trafik numera i sådana bygder inte kan bedrivas med lönsamhet får inte leda till en utarmning på kommunikationernas område.»

Det är ägnat att förvåna att SJ vid sin planering tagit så föga hänsyn till den i propositionen uppställda målsättningen och i stället låtit de s. k. affärsmässiga principerna dominera planeringsarbetet, med nedläggning av ett betydande antal bandelar och indragning av stationer som följd. De ytterligare inskränkningar i trafiken och nedläggningar av stationer som nu är aktuella kommer att ännu mer avlägsna SJ:s trafikpolitik från denna målsättning. Enligt en framlagd arbetshypotes avser SJ att som ett led i rationaliseringen minska antalet bemannade järnvägsanstalter från nuvarande 1 100 till 200 å 300 år 1975. Vidare skall linjenätet skäras ned från 13 000 till 11 000 å 12 000 km, varav endast 7 000 å 8 000 km med full trafik, dvs. med även persontrafik.

Den genomförda inskränkningen av järnvägstrafiken och även åtgärder av annat slag — t. ex. nedläggning av flottningsleder — har medfört att landsvägstrafiken ökat avsevärt. Den kommer att öka ännu mer, om de nu planerade åtgärderna genomförs. Landsvägsnätet har inte rustats upp för att med bevarad trafiksäkerhet kunna ta emot denna ökade trafik; en mycket stor del av landsvägarna saknar den erforderliga standarden härför. Det borde vara en viktig uppgift att se till att landsvägarna rustas upp innan de utsätts för den stora påfrestning som en ökning av landsvägstrafiken på grund av järnvägsnedläggningarna innebär. Att i det nuvarande läget ytterligare belasta landsvägarna kan inte anses tillfredsställande.

I stället för att skära ned järnvägstrafiken borde man överväga att öka den, t. ex. i samband med nedläggningen av flottningslederna. I det fallet kan vi lära oss en del genom att studera hur trafikfrågan lösts i Västtyskland. Där har man kombinerat järnvägstrafiken med landsvägstrafiken för att dels avlägsna järnvägarnas underskott, dels öka trafiksäkerheten på landsvägarna.

Enligt vår mening är det felaktigt att bedöma SJ:s verksamhet efter alltför snäva lönsamhetsprinciper. De synpunkter i fråga om service för olika landsdelar, inte minst för glesbygderna, som kom till uttryck vid tillkomsten av de nu gällande bestämmelserna, har på den senaste tiden fått ökad tyngd. Den aktiva lokaliseringspolitik som bedrivits har ofta motverkats av järnvägsnedläggningarna och stationsindragningarna. Trots detta planerar SJ att ytterligare försämra servicen. Den ökade trafiken på landsvägarna har vidare aktualiserat behovet av snabba förbättringar av landsvägsnätet, speciellt i områden med stor omfattning av tunga transporter. I det läget bör trafikfrågorna tas upp till ny prövning.

Med hänvisning till det anförda hemställer vi,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om en översyn av de trafikpolitiska frågorna, varefter riksdagen bör beredas tillfälle att på nytt ta ställning till dem.

Stockholm den 26 januari 1968

Olle Westberg (fp)

Arvid Nilsson (fp)

Sven Antby (fp)

Anders Jonsson (fp)