

Nr 216

Av herrar **Gustavsson** i Nässjö och **Sörenson**, *angående den statliga trafikpolitiken.*

(Lika lydande med motion nr 198 i Första kammaren)

I Kungl. Maj:ts proposition nr 191/1963 framlades förslag till nyorientering av den statliga trafikpolitiken. Genom riksdagsbeslut den 11 december samma år godkände riksdagen de i propositionen föreslagna ändringarna. Målsättningen med nyorienteringen var att dels varje trafikgren själv i princip borde svara för sina kostnader, dels att förutsättningar i övrigt borde skapas för konkurrens på lika villkor. För att göra övergången till den nya trafikpolitiska målsättningen så mjuk som möjligt beslutades att genomförandet skulle ske i tre reformetapper. Av dessa är nu två genomförda. Vid tredje etappens genomförande, som ursprungligen avsågs äga rum den 1 juli 1968, skulle all behovsprövning för godstransporter på landsvägar slopas.

Från flera håll har en allt kraftigare kritik mot tillämpningen av beslutet framkommit. Den liberala tillståndsgivningen för godstransporter på landsväg har skapat allvarliga problem, som bland annat tagit sig uttryck i en stor outnyttjad transportkapacitet både inom statens järnvägar och inom åkeribranschen. Det hävdas att detta medfört kapitalförluster uppgående till hundratals miljoner kronor årligen.

Beträffande kostnadsansvarighet för tyngre transporter på landsväg kan med fog ifrågasättas om det blir en konkurrens på lika villkor. Någon dokumenterad kostnadsansvarighet för lastbilar har ännu icke avgivits vare sig i fråga om vägkostnader, kostnader för trafikövervakning liksom ej heller för kontroll av att gällande lagstiftning beträffande arbetstid följes.

Beräkning av kostnaden har icke heller gjorts avseende buller och avgaser. På denna fråga måste ju även miljöpolitiska aspekter läggas. Minskad framkomlighet på gator och vägar följer också med en ökad lastbilstrafik. Ej heller här har några kostnadsmätningar gjorts. Speciellt under veckosluten framstår detta som ett problem ur trafiksäkerhets-synpunkt. I takt med att antalet personbilar stiger och i takt med den ökade fritiden blir detta problem allt allvarligare.

Utifrån dessa synpunkter kan ifrågasättas om förbud ej borde införas mot transport på bil av vissa tunga och skrymmande godsslag, liksom även

förbud mot lastbilstransporter under veckosluten, även om vissa undantag måste medgivas.

Utvecklingen mot en ökad längd och vikt på landsvägsfordonen medför, med hänvisning till ovanstående, ökade problem. Det torde inte finnas något annat land som gått så långt med tillståndsgivningen som Sverige i detta avseende.

Statens järnvägar å andra sidan har att uppfylla ekonomiska förpliktelser, som ej eller endast delvis åvilar med SJ konkurrerande transportföretag. Således får SJ svara för höga kostnader bland annat i form av dubbla pensionskostnader, försvarsutgifter, yrkesutbildning och omskolning.

Flera skäl talar sammanfattningsvis för att en utveckling mot en ökning av godstransporter på landsväg på bekostnad av järnvägstransport ur samhällsekonomisk synpunkt liksom ur miljösynpunkt vore olycklig. Det vore därför rimligt att genomförandet av den tredje reformetappen uppskjutes ytterligare. De negativa konsekvenserna av de båda första etapperna bör först elimineras, och en ytterligare anpassning till den internationella trafikpolitiken bör först genomföras.

Med hänvisning till ovanstående hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om ytterligare undersökningar om förutsättningarna för trafikpolitikens tredje reformetapp; samt

att riksdagen uttalar sig för ett fortsatt uppskov med genomförandet av den tredje reformetappen intill dess de nämnda undersökningarna redovisats.

Stockholm den 22 januari 1969

Åke Gustafsson (s)
i Nässjö

Lars-Ingvar Sörenson (s)