

Nr 690

Av herrar Hedlund och Wedén, angående den statliga trafikpolitiken.

(Lika lydande med motion nr 603 i Första kammaren)

Transportpolitiken

Riksdagens beslut 1963 angående den statliga trafikpolitiken syftade till att varje trafikgren i princip skulle bära sina kostnader och att konkurrens skulle skapas på lika villkor. Målet för trafikpolitiken skulle emellertid också vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning. I den mån det inte med kravet på kostnadstäckning gick att lämna en viss bygd den trafikservice, som från samhällets synpunkt var rimlig, borde ersättning till trafikföretaget utgå av allmänna medel. Det förutsattes också att trafiksvaga järnvägar skulle läggas ner och trafiken överföras till landsväg, men det underströks att detta måste föregås av upprustning av vägarna.

Vad gäller den ökade konkurrensen mellan olika trafikgrenar torde 1963 års beslut ha fungerat i enlighet med avsikterna. Däremot finns det anledning till en mindre positiv bedömning när det gäller målsättningen att förse landets olika delar med tillfredsställande transportmöjligheter. Kommunikationsmöjligheterna kan inte anses vara tillfredsställande i alla delar av landet. Glesbygderna har drabbats hårt av indragningar. Från regeringens sida har inte tillräckliga ansträngningar gjorts för att ifrågavarande del av riksdagsbeslutet skulle förverkligas. Järnvägar har lagts ner men löften om upprustning av landsvägarna har därvid inte alltid infriats. Vägupprustningarna har inte i tiden sammanfallit med järnvägsnedläggningarna. Buss- trafiken har också på många håll försämrats avsevärt. Ofta har från statens järnvägars sida satts som villkor för att en busslinje skulle bibehållas att berörda kommun delade kostnadsansvaret.

Det är angeläget att frågan om en tillfredsställande trafikförsörjning för olika delar av landet löses. Föregående års riksdag hade att behandla en motion från vårt håll angående regionala trafikförsörjningsplaner.

Där framhölls bl. a.:

Det gäller att finna en form för samordning inte bara av trafikapparaten utan också av de trafikbehov den skall tillgodose. För detta krävs samverkan också mellan dem som initierar trafikbehoven, varvid de lokala förvaltningarna för skolväsendet och sjukvården står i förgrunden. Industri- och detaljhandelslokaliseringen är andra faktorer av avgörande betydelse i sam-

manhanget. I fråga om trafikapparaten måste samverka mellan olika trafikmedel och transportföretag stimuleras. Det effektivaste och billigaste transportsystemet måste i fråga om persontransporterna bygga på en ändamålsenlig uppdelning av trafikuppgifterna mellan järnväg, buss och taxi.

Uppgiften att kartlägga trafiken och trafikbehoven bör som nämnt vara en angelägenhet för de lokala planeringsorganen. Resultatet bör sammanställas av regionala transportförsörjningsplaner, som bör läggas till grund för aktiviteten på det trafikpolitiska området.

Däremot är det enligt vår bestämda mening inte lämpligt att flytta ned själva transportförsörjningsansvaret på det lokala planet. I stället är det angeläget att en allsidig utredning snarast tillsätts i syfte att dels samordna arbetet med upprättande av regionala transportförsörjningsplaner, dels belysa behoven av särskilda insatser från det allmänna, för att den trafikpolitiska målsättningen om tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar skall kunna uppfyllas för framtiden.

Bl. a. under hänvisning till pågående utredningar avstyrkte statsutskottets majoritet ett bifall till nämnda motion, vilken också avslogs av riksdagen. Utskottet nämnde bl. a. utredningen angående modellplanering av transportförsörjningen i glesbygdssområden. Denna utredning har sedermera avlämnat ett betänkande, Lokal trafikservice (SOU 1968: 33), som utgöres av en modellplanering i Vilhelmina kommun i Västerbottens län. Utgångspunkten för modellplaneringen har varit att varje ålderspensionär, förtidspensionär eller långtidssjuk skall kunna erhålla två reguljära förbindelser per vecka till närmaste ort med livsmedelsbutik och till centralorten. I mån av utrymme skall även andra ha möjlighet att utnyttja en sådan kompletterande trafikservice, framhåller arbetsgruppen. Denna understryker vidare: »Förbindelserna kan upprätthållas på olika sätt. Befintliga skolskjutsturer kan utnyttjas, postverkets entreprenörer för postbefordran kan medges rätt att ta upp passagerare, befintliga busslinjer, skolskjutsturer eller postutväxlingsturer kan utsträckas, särskilda turer med taxibil kan anordnas och privatpersoner med egen bil kan medverka i trafikservicen. För att undvika tomkörningar bör de kompletterande linjerna endast trafikeras efter beställning. Transport skall kunna ske inte bara av resande utan även av styckegods, t. ex. livsmedel. För såväl person- som godstransport bör betalas en avgift motsvarande bussbiljettpris.» Kommunens styrelse föreslås bli ansvarigt organ för verksamheten.

Enligt vår uppfattning bör de riktlinjer som den föreslagna modellplanen bygger på kunna ligga till grund för ytterligare överväganden syftande till tillfredsställande trafikförsörjning i glesbygderna. Det är emellertid angeläget, att trafikförsörjningen inte inskränkes till de av utredningen nämnda grupperna. Vi vill understryka vikten av att kommunerna får inflytande över trafikplaneringen. De bör sålunda äga rätt att yttra sig till vederbörande myndighet när fråga uppkommer om nedläggning av busslinje på samma grunder som nu gäller under motsvarande förhållanden avseende icke lönsamma bandelar och järnvägsstationer.

De nyssnämnda övervägandena angående transportpolitiken bör innefatta en allmän översyn av transportpolitiken. De möjligheter som järnvägarna erbjuder bör därvid beaktas. Trafiken på i och för sig förlustbringande järnvägslinje bör bibehållas, om därigenom kan nås den samhällsekonomiskt sett fördelaktigaste trafikförsörjningen.

Transportverksamheten kan naturligtvis i många fall inte bli ekonomiskt bärande. Det allmänna måste svara för de kostnader som inte täcks genom biljettintäkter. När det gäller det i betänkandet Lokal trafikservice presenterade förslaget synes det bli kommunerna som får bära ifrågavarande kostnader, ehuru extra skatteutjämningsbidrag i viss utsträckning ställs i utsikt i årets statsverksproposition. Vi anser inte detta vara till fyllest. Enligt vår mening bör den statliga trafikpolitiken syfta till en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar och i den mån denna målsättning inte kan nås inom ramen för kommersiell verksamhet bör staten svara för uppkommande underskott.

Ytterligare utredningar bör sålunda göras beträffande transportförsörjningen och därvid bör beaktas, att tillgången på kollektiva trafikmedel bör utvidgas i stället för som nu sker inskränkas. Järnvägarna har därvid även framdeles stor betydelse för den lokala trafiken. Riktlinjen bör vara, att staten skall svara för förlusterna när det gäller att erbjuda medborgarna en minimitrafik.

Väl fungerande kommunikationer är också en förutsättning för att näringslivet skall utvecklas. En aktiv lokaliseringspolitik syftande till ett nät av livskraftiga tätorter över hela landet kräver goda transportmöjligheter. Utredningsarbetet måste bedrivas även med tanke på dessa förhållanden. Förhållandet mellan landsvägstrafik och järnvägstrafik måste ägnas stor uppmärksamhet. Det gäller särskilt den långväga godstrafiken som i allt större utsträckning sker på landsväg. Hithörande spörsmål kan bedömas först efter det att vägstudsutredningen slutfört sitt uppdrag. Det är därför angeläget, att denna utredning påskyndar sitt arbete.

Vägstudsansvaret

Statens vägverk tar i sina petita 1969/70 upp frågan om ansvarsfördelningen när det gäller väghållningen. Om investeringsbehoven inom den statliga väghållningen inte kan tillgodoses torde det på längre sikt bli nödvändigt att överväga en modifiering av inriktningen och omfattningen av den statliga väghållningen, hävdar verket, som också anser det föreliggande motiv av rationaliseringskaraktär för att i vissa avseenden ändra fördelningen mellan kronan och kommuner, som är väghållare. Föreliggande behov kräver, att investeringsanslagen till den statliga väghållningen ökar minst i samma takt som den genomsnittliga årliga ökningen av samtliga statliga investeringar i vägar och gator åren 1958—1967, dvs. med ca 9 procent per år, framhålles det också i nämnda petita, där vägverket vidare understryker,

att den stagnerande medelstilledningen under åren 1966—1969 har skärpt situationen genom att ackumulera efterfrågan. Verket hävdar vidare:

Skulle en sådan ökning av medelstilledningen inte kunna genomföras torde möjligheterna till investeringar i vägar och gator utanför de egentliga stadsregionerna och lederna mellan dessa bli så små, att den statliga väghållningen inte kommer att anses fylla sina uppgifter inom den totala väghållningen. Behov skulle då uppstå av att överföra delar av det mera finmaskiga vägnätet utanför de större stadsregionerna från staten till kommunerna och att koncentrera den statliga väghållningsverksamheten till primärlederna huvudsakligen i och mellan stadsregionerna.

De motiv av rationaliseringskaraktär som talar för en förändrad fördelning av väghållningsansvaret mellan staten och kommuner som är väghållare grundar sig enligt verkets uppfattning dels på de med växande trafik allt större behoven av att i tiden koordinera ny- och/eller ombyggnad av landsbygds- resp. tätortsdelen av större trafikleder som går genom sådana kommuner, dels på den omständigheten att väghållningsområdena för kommuner som är väghållare förändras till sin omfattning genom de vartannat år återkommande sammanläggningarna av kommuner, något som förmenas medföra svårigheter för såväl den kommunala som den statliga väghållaren.

»En omfördelning av väghållningsansvaret på så sätt att staten övertog väghållningen på samtliga leder av genomfartskaraktär i tätorterna medan kommunen svarade för väghållningen beträffande övriga vägar och gator inom tätorterna skulle till stor del eliminera dessa svårigheter och dessutom tillgodose koordineringsbehoven», sammanfattar statens vägverk.

Departementschefen är inte beredd att f. n. göra något uttalande i frågan. Det understryks dock att överväganden göres i departementet. Vi kan för vår del inte ansluta oss till tankar på en sådan omfördelning av vägkostnadsansvaret som antydes i vägverkets *petita*. Det kan inte anföras några bärande skäl för en ökning av kommunernas ansvar när det gäller väghållningen. Motiven för ett bibehållande av statens ansvar i minst den omfattning som nu gäller är däremot starka. Glest befolkade kommuner med förhållandevis långa vägsträckor inom sina gränser men med låg skattekraft skulle drabbas särskilt hårt vid ett förverkligande av den här åsyftade förändringen i kostnadsansvaret. Övervältring av kostnader på kommunerna skulle vidare komma att innebära ökade bördor för lägre inkomsttagare, eftersom kommunalskatten är proportionell. Redan nu har många kommuner avsevärda ekonomiska svårigheter. Starka motiv kan förebäras för en ändrad kostnadsfördelning mellan staten och kommunerna så att staten påtager sig ett större ansvar. Att i ett sådant läge företa en omfördelning i motsatt riktning förefaller orimligt.

Det måste också starkt ifrågasättas, om en på anslagsknapphet beroende omfördelning av väghållningsansvaret kan vara rationell. Genom att antalet väghållare ökar måste en splittring av resurserna ske. Maskinerna kan knappast komma till lika effektiv användning vid en sådan organisation.

De totala väggkostnaderna kan inte förväntas bli lägre genom den föreslagna omorganisationen. Tvärtom måste det starkt befaras, att de skulle stiga.

De anslagsbeviljande myndigheterna måste enligt vår mening tillse, att medel ställes till förfogande i en utsträckning som möjliggör ett bibehållande av den statliga väghållningen i minst nuvarande omfattning. Det finns i detta sammanhang anledning erinra om att under en rad år en avsevärd del av automobilskattemedelsfonden inte tagits i anspråk för vägändamål utan överförts till budgetutjämningsfonden.

Enligt vår mening bör riksdagen sålunda uttala, att regeringen vid sitt budgetarbete må fördela resurserna så att medel för vägändamål föreslås i sådan omfattning att en omfördelning av väghållningsansvaret i den riktning som statens vägverk antyder inte blir aktuell.

Med stöd av vad som ovan anförts hemställas,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t

I. anhålla om översyn av tillämpningen av 1963 års trafikbeslut,

II. anhålla om ytterligare utredning av frågan om tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar, enligt i motionen anförda riktlinjer,

III. uttala att kommun måste ges tillfälle, att enligt i motionen anförda riktlinjer göra framställning till vederbörande myndighet då fråga uppkommer om nedläggning av busslinje, samt

IV. uttala att Kungl. Maj:t vid kommande års budgetarbete måtte beräkna resurser för vägändamål av sådan omfattning, att *dels* någon omprövning av väghållningsansvaret inte ifrågakommer, *dels* senare års ackumulerade eftersläpning såvitt rör vägbyggnad och underhåll undanröjes.

Stockholm den 28 januari 1969

Gunnar Hedlund (cp)

Sven Wedén (fp)
