

Nr 716

Av herrar Rask och Fridolfsson i Rödeby, om uppskov med del av det trafikpolitiska reformprogrammet.

(Lika lydande med motion nr 629 i Första kammaren)

Den statliga trafikpolitiken som riksdagen år 1963 fattade beslut om, efter förslag från Kungl. Maj:t, innebar i mycket stor utsträckning en nyorientering. Beslutet innebar i sin praktiska tillämpning att, utöver att för landets olika delar trygga tillfredsställande transporter efter vissa principer och mönster, den också skulle utformas på så sätt att i princip varje trafikgren svarade för sina kostnader.

Reformprogrammet uppdelades i tre etapper, var för sig med bestämda datum då varje etapp skulle vara genomförd. Två etapper är nu avverkade och den tredje skulle vara genomförd den 1 juli 1968.

Från flera håll var man dock tveksam inför »det tredje steget», och följden blev att detta blev uppskjutet tills vidare. Statens järnvägar hade också uttalat sig för att man borde avvakta resultatet av vissa statliga utredningar så att man i de fall där det kunde anses lämpligt fyllde vissa luckor som uppstått i etapperna 1 och 2. Vi anser det vara mycket klokt med denna förskjutning i tiden i fråga om tredje etappens genomförande och anser att en omprövning från riksdagens sida kan vara både motiverad och realistisk.

Den ökade belastningen på våra vägar, både i fråga om antalet fordon och i fråga om de tyngre transporterna, under senare år inger farhågor, om trafikintensiteten på våra vägar skulle öka ytterligare genom en övergång från järnvägs- till landsvägstransporter. Redan nu är vissa vägar så hårt belastade att en ytterligare utökning av trafiken bedöms som mycket riskfylld. Därtill kan läggas att årstidsväxlingarna i vissa delar av landet innebär svårigheter när det gäller framkomligheten, åtminstone för den tyngre landsvägstrafiken. Det synes därför vara ur både kostnads- och trafiksäkerhetssynpunkter nödvändigt att nya överväganden göres innan ställningstagandet blir definitivt. Dessa frågor behandlas för övrigt av den utredning som sysslar med vägtrafikens kostnadsansvar samt av den pågående affärsverksutredningen.

För de människor som bor i de nedläggningshotade bygderna innebär

det en känsla av utarmning. Den ersättningstrafik som erbjudes uppfattas i många fall som en övergång till ett fullständigt upphörande av den kollektiva trafiken. Att en ersättningstrafik i de flesta fall innebär en försämring av trafikservicen synes otvetydigt, och i många fall blir det samtidigt en kostnadsökning för den enskilde.

Enligt uppgift har sedan den 1 november 1964 till den 1 augusti 1968 lämnats bemyndigande för nedläggning av järnvägstrafik helt eller partiellt (det vill säga persontrafik, men i allmänhet ej godstrafik) på sammanlagt 1 789 km normal- och smalspårig järnväg. Därav hade den 1 augusti 1968 trafiken på 1 215 km lagts ned medan 575 km ännu trafikerades. Den 1 augusti 1968 var trafiken på 996 km järnväg under Kungl. Maj:ts prövning för nedläggning, totalt eller partiellt. Därutöver prövades vid månads-skiftet oktober—november 1968 bandelar med sammanlagd längd av 970 km enligt de regler som gäller för handläggningsformer för bannedläggningsärenden innebärande gemensamma överläggningar inom SJ:s centralförvaltning och samarbetsdelegationerna bestående av representanter för SJ, statens vägverk, arbetsmarknadsstyrelsen och Näringslivets trafikdelegation.

Sammanlagt innebär detta att under tiden 1 januari 1964 till månads-skiftet oktober—november 1968 har 3 755 km järnväg nedlagts eller är under Kungl. Maj:ts prövning samt under prövning enligt de regler som gäller för bannedläggningsärenden.

I den allmänna debatten framhålles ofta de driftförluster SJ redovisar varje år; man uraktlåter dock att samtidigt tala om de ekonomiska förpliktelser som konkurrerande transportföretag icke ålägges. Det gäller bl. a. i fråga om försvarsberedskap, yrkesutbildning och omskolningsverksamhet som är nödvändiga inom företaget och högre utgifter för pensionskostnader. Pensionskostnaderna, om de räknas försäkringstekniskt, skulle minska utgifterna med omkring 90 miljoner kronor. Försvarsberedskapens kostnader uppskattas till 14 miljoner, och yrkes- och omskolningsverksamheten betyder säkerligen stora belopp. Inom andra företag bekostas såväl yrkesutbildningen som omskolningsverksamheten genom att samhället på andra vägar ikläder sig dessa kostnader. Nu nämnda kostnader borde utan olägenhet kunna överföras direkt i statsbudgeten på olika huvudtitlar och på så sätt mera renodla de årliga driftresultaten vid statens järnvägar.

När det gäller trafiksäkerheten och vägtransporterna synes det böra uppmärksammas vad som skett exempelvis i Västtyskland, där förbud gäller från fredag kl. 16.00 till söndag kl. 22.00 för alla lastbilstransporter. En sådan ordning medför onekligen större säkerhet på vägarna under de tider trafikströmmarna är som allra störst.

Under senare år har inom SJ containertekniken framgångsrikt prövats. Mycket talar för möjligheten att exploatera denna ytterligare. Genom detta system utvinnes många fördelar. Transportkvaliteten blir hög, transportkostnaderna relativt låga och snabbheten i fråga om transporttid kommer

säkerligen att öka. Framför allt ger detta transportsystem möjlighet för »långtradarna» att åka tåg långa sträckor och därigenom minska belastningen på våra vägar.

Med hänvisning till vad ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att en grundlig översyn göres av hur etapperna 1 och 2 verkat ur samhällsekonomisk och trafikpolitisk synpunkt samt att den så kallade tredje reformetappen icke kommer att genomföras förrän riksdagen ånyo fått pröva denna fråga.

Stockholm den 28 januari 1969

Karl Rask (s)

Nils Fridolfsson (s)

i Rödeby
