

Nr 320

Av herr Strandberg m. fl., angående den statliga trafikpolitiken.

(Lika lydande med motion nr 708 i Andra kammaren)

Liksom i övriga industriländer har den allmänna tekniska och ekonomiska utvecklingen i Sverige medfört stora förändringar inom transportväsendet. Den ökade industriella produktionen, tillväxten av handels- och servicenäringarna samt turismens expansion har starkt ökat efterfrågan på transporttjänster av skilda slag. Vidgad specialisering, arbetsfördelning och koncentration inom näringslivet har medfört ökade godstransportbehov. Höjd levnadsstandard och ökad fritid har medfört större resebenägenhet och ökat behovet av persontransporter. Samtidigt har inriktningen av efterfrågan på olika slag av transporter ändrats med hänsyn till ändringar i befolkningens regionala fördelning liksom till ändringar i näringslivets struktur och lokalisering. De ekonomiska och trafikmässiga förutsättningarna för transportväsendet har också påverkats av teknikens stora framsteg.

Inte minst har den kraftiga ökningen av vägtransporterna medfört en stor mängd svårlösta problem för de myndigheter som har att svara för transportapparatens tillräcklighet och funktion i samhällslivet. I princip är förhållandet detsamma inom alla transportområden.

Inom hela transportområdet har således pågått och kommer att i accelererat tempo pågå väsentliga strukturförändringar. Beträffande *bilismen* ökar personbilsbeståndet mer än vad tidigare beräkningar utvisat. Allt större problem uppstår — i synnerhet i våra tätorter, där nyttotrafiken får allt svårare att komma fram. Detta kan i längden inte tolereras vare sig ur miljövårds- eller samhällsekonomisk synpunkt. Lastbilsantalet torde dock inte öka så starkt — däremot kommer sannolikt fordonsbeståndet att övergå till att bestå av allt större och tyngre fordon. Koncentrationen till städer och tätorter nödvändiggör självfallet större insatser från det allmännas sida, varvid kollektivtrafiken kommer att få en allt större betydelse.

Inom *järnvägssektorn* pågår en utveckling mot snabba och bekväma tåg som förbinder större tätorter, samtidigt som de mindre orterna drabbas av icke oväsentliga indragningar. I nästa utvecklingsfas kommer kravet på insättandet av ännu mer snabbgående tåg med ytterligare ökad komfort att resas. Den starkt ökande containertrafiken måste dessutom särskilt beaktas.

SJ skall i princip driva rörelsen efter affärsekonomiska principer i konkurrens med övriga transportmedel. Det kan ifrågasättas om SJ i alla avse-

enden fullföljer en sådan politik, liksom om SJ fullt ut motsvarar de krav allmänheten ställer. Den senaste tidens exempel på priskrig med flyget — sedan Linjeflyg tagit initiativet — verkar närmast som ett nymornat intresse för pris- och konkurrensfrågorna i SJ:s taxepolitik. Den ökande konkurrens SJ möter kommer emellertid radikalt att påverka dess verksamhet.

Sjöfartsområdet präglas också av nya tekniska framsteg. Den svenska containertrafikens stora utökning och dess behov av hamnanläggningar möts av hård konkurrens från utlandet. I nära samarbete med övriga nordiska länder måste vi snarast lösa hamnfrågorna för denna trafik. Inom landet måste också en samordnad hamnpolitik komma till stånd för undvikande av stora felinvesteringar. Vid denna samordning måste hänsyn bl. a. tas till ändrade fraktmetoder, särskilt vad gäller olja och oljeprodukter, vilket i sin tur kommer att påverka planeringen av de olika transportvägarna. Den samordnade hamnpolitiken kommer också att påverka den framtida organisationen av vårt isbrytarväsende. Ändrade fraktmetoder kan också påverka synsättet på de inre vattenvägarnas betydelse och konkurrenskraft i förhållande till andra transportmedel.

Genom den successiva övergången till jettflyg — även på våra inrikeslinjer — torde *den luftburna passagerar- och godstrafiken* komma att öka väsentligt. Allmänflyget befinner sig på stor frammarsch. Mycket snart kommer ett stort antal matarlinjer att upprättas och taxiflyget utbyggas kraftigt. Det är nödvändigt att snarast fastställa tillåtna bullernivåer i syfte att inte fördröja nödvändigt planeringsarbete med anläggande av flygfält. Detta planeringsarbete påverkar andra kommunikationer — främst vad gäller transporter till och från flygfälten. Även här kommer miljövården in i bilden liksom bebyggelseplanering m. m.

Under de år som gått sedan 1963 års riksdag antog riktlinjer för den framtida trafikpolitiken har utvecklingen och framtidsbedömningen på avgörande punkter förändrats.

Utan att frånga de grundläggande principerna i 1963 års trafikpolitiska beslut måste dock dessa principers tillämpning och uppföljning anpassas till rådande utveckling i samhället och inom transportsektorn. För att översyn och ytterligare uppföljning skall kunna ske erfordras emellertid ytterligare underlag. För närvarande arbetar ett flertal statliga utredningar med olika problem inom transportområdet. Här må vägplaneutredningen, vägkostnadsutredningen, hamnutredningen, svävarfartsutredningen, utredningen om oljeledningar och bilskatteutredningen nämnas som några av de viktigaste.

Stor risk föreligger att den framtida transportpolitiken kan komma att snedvridas om erforderligt underlag för bedömning inte föreligger inom kort. För att ansvariga myndigheter — bl. a. riksdagen — skall kunna fatta riktiga transportpolitiska beslut måste de fakta och det forskningsunderlag som är nödvändigt ställas till förfogande. Det kan därvid ifrågasättas

om man från ansvarigt håll i dag verkligen sätter in de resurser som erfordras för att forskningen skall kunna få fram det nödvändiga underlaget. Hur väsentligt detta är framgår inte minst vid en internationell utblick. I detta sammanhang vill vi bara peka på den oro som råder i flertalet väst-europeiska länder inom transportpolitikens område, vilken till stor del torde bero på tidigare bristande beslutsunderlag. Härigenom kan man tvingas vidtaga alltför drastiska åtgärder, varpå den ursprungliga västtyska »Leberplanen» utgör ett talande exempel.

Vi måste här i landet i görligaste mån undvika att hamna i motsvarande tvångslägen. Det är därför angeläget att åtgärder vidtages så att resultaten från pågående utredningar snarast kan presenteras och sammanföras till en totalbild för planeringen av den framtida trafikpolitiken. Det organ som bör vara den sammanhållande kraften vad gäller att knyta ihop de nödvändiga utredningsresultaten och verkställa en totalanalys av den framtida utvecklingen inom transportområdet saknas i dag. Trafikpolitiska delegationen som enligt vår mening bör erhålla dessa uppdrag saknar formell möjlighet att själv ta initiativ till en totalanalys av den framtida trafikutvecklingen. Det ligger heller inte inom delegationens kompetensområde att vara det samordnande organ som motionen åsyftat. Kungl. Maj:t bör därför genom tilläggsdirektiv ge trafikpolitiska delegationen sådant uppdrag att den kan verkställa den här avsedda trafikpolitiska analysen, varvid dess uppgift även skall vara att samordna nu pågående utredningsarbete på det trafikpolitiska området.

Åberopande det anförda hemställs,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att Kungl. Maj:t måtte

1. uppmana pågående statliga utredningar inom trafikpolitikens område att snarast fullfölja sina uppdrag,

2. uppdraga åt trafikpolitiska delegationen att *dels* samordna resultatet av nämnda utredningsarbete och i samband därmed verkställa en analys av den framtida utvecklingen inom transportområdet, *dels* föreslå de åtgärder i trafikpolitiskt häseende vartill samordningen och analysen kan föranleda.

Stockholm den 27 januari 1969

Bertil Strandberg (m)

Ragnar Sveningsson (m)

Paul Brundin (m)

Karl Pettersson (m)